



Het VISSERIJBLAD



Enkele beelden van de tewaterlating van de N.762 «O. L. Vr. ter Duinen». Inzet : Grootvader Vercoutter, die natuurlijk aanwezig was bij de tewaterlating van het vaartuig voor zijn zoon, de Nieuwpoortse reder Raphaël Vercoutter.



Adreslijst van Nederlandse Firma's

VISSERSVAARTUIGEN

Nieuwbouw en ombouw
Levering en revisie van motoren
Neptune trawlwinches
Lister hulpmotoren

H. ZWART - IJMUIDEN
Tel. 5459 - 5110

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

IJMUIDEN (Holland)
Tel. 5637, 4524.4822
Na 6 uur: 4732-4595
Specialiteit: schelvis,
kabeljauw, makreel,
— haring, enz. —

(50V)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S
VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN
(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 6319
(96)

N. V. v.h. C. DEN DULK

KATWIJK AAN ZEE
Rederij Haringhandel
Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u. 2670
(100)

GLAS en ZOON

Specialiteit in: Witte kabeljauw,
Vlootvleugels, Tarbot en Heilbot.
Tel.: Magazijn 4192 - Huis 5721
IJMUIDEN-HOLLAND

(120V)



118

★ WINCHES
en
★ HYDRAULISCHE
STUURMACHINES
voor de vissertij

 **werktuigen**
Giessen

KRIMPEN a/d IJSSEL - HOLLAND

WIE VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
OP DE HOOGTE
WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.

BELIARD-CRIGTON & C^o

(11)

«Hulp in Nood» VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

Schade aan Derden — Eigen Schade
aan romp en motor — Brandschade
— Opsleping — Totaal verlies en
voor Bouwrisico.

(4356V)

CHANTIERS et ARMEMENT

SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916

Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN
DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN

METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN

AUTOGEEN

Nieuwbouw - Ombouw - Dakwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)

Net

VISSERIJBLAD

REDACTIE en BEHEER :
St Jorisstraat, 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

Verantw. Druk-Uitgeefster
Simonne BCLINNE
Vindictivelaan, 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 180 F.
Zes maanden : 90 F.
Drie maanden : 50 F.

BUITENLAND (1 jr) : 200 F.
Holland (1 jaar) : 15 Gulden

STANDPUNTEN

Het tekort aan Visserijpersoneel

SINDS jaar en dag wordt op alle mogelijke wijzen de aandacht van de overheid getrokken op het personeelstekort in de zeevisserij. De feiten werden regelmatig medegedeeld, de toestanden uiteengezet en zelfs werden voorstellen gedaan om hierin te trachten verbetering te brengen.

Het was allemaal — tot nu toe — vruchteloos lucht blazen in een leuke band. Het Verbond der Belgische Zeevisserij heeft herhaalde malen besprekingen gevoerd met de verantwoordelijke administraties, nota's werden overhandigd. Het bleef bij beloften.

En nochtans is het gevaar niet denkbeeldig en zijn de besprekingen, de nota's en persartikelen geen opgeschroefde retoriek geweest !

Dit bewijzen niet alleen de moeilijkheden die de reders, dagelijks bijna tegenkomen om een bemanning bij elkaar te zoeken.

Een student heeft de talrijke mededelingen, welke in de pers verschenen, aan een ernstige kritiek onderworpen en zijn thesis gewijd aan de vraag of er een personeelstekort in het zeevisserijbedrijf bestaat of niet. (*)

Dit werk van een buitenstaander is een belangrijke bijdrage tot de studie van het probleem, omdat het in de eerste plaats gesteund is op wetenschappelijke grondslag. Het is bijgevolg wel de moeite waard het onder ogen te brengen van de verantwoorde personen, naast de praktische moeilijkheden die de zeevisserij thans kent op dit gebied.

Om deze redenen willen wij enkele voorname feiten uit dit werk nader belichten.

HET vraagstuk wordt onder twee oogpunten bekeken : kwantitatief, in andere woorden : vermeerderd het personeel bij de zeevisserij, of neemt het af ; kwalitatief : aan de hand van bepaalde gegevens : ouderdomstoename van het personeel, vraag en aanbod, waarde van het personeel, enz...

In zijn inleiding, zegt de schrijver : «het is opvallend dat, wanneer de ontvolking van personeel ter sprake komt, de beweringen « weinig of niet worden gesteund door statistische gegevens, zodanig dat het de lezer niet mogelijk is, zich een duidelijk beeld te vormen van de numerieke waarde, welke dit verschijnsel kenmerkt. Wellicht wordt het vraagstuk van ontvolking min of meer beklemtoond « naargelang de gezichtspunten van de betrokken personen en instanties en naargelang het voorwerp van bespreking.

« Hoe interessant al de vorenvermelde artikelen en bijdragen « ook mogen wezen, hebben we toch gemeend hierin niet de nodige wetenschappelijke aanduidingen te vinden welke zouden toelaten « een waarachtig en duidelijk beeld te vormen van een mogelijk « ontvolkingsvraagstuk. Deze teksten hebben ons dan ook aangezet « te zoeken naar een meer wetenschappelijke basis, met meer positieve aanduidingen. Zonder vooringenomendheid hebben we dan « ook de vraag gesteld : In hoeverre is er ontvolking bij het personeel van de Belgische Zeevisserij.

Op het einde van het werk komt het besluit dat «alhoewel de « vloot thans nog niet lam gelegd wordt door een algemeen gebrek « aan arbeidskrachten, toch reeds van een BEMANNINGS- « PROBLEEM mag worden gesproken. Deze mening krijgt steviger

« vorm wanneer wij ons wagen aan overwegingen van kwantitatieve « aard».

* * *

WE zullen de inhoud van het werk in een volgende reeks artikelen weergeven om meteen de niet-zienden te tonen dat, wat reeds sinds twee jaar geschreven werd, zeker geen overdrijving is.

We waren er van overtuigd dat de uitslag van de studie, die tenslotte een verzamelen en bewerken is geweest van alles wat zich in de laatste jaren in dit opzicht heeft voorgedaan, de feiten zou bevestigen. Men kan ze meeleven, dagelijks, men kan ze van buiten af beschouwen, zoals dit thans werd gedaan. De bevindingen zijn dezelfde voor beide waarnemers.

Wie kinderen heeft, ziet ze niet groeien, noch veranderen, maar weet dat ze mensen worden. Wanneer een vreemde echter die kinderen nu twee jaar terug ziet, is zijn eerste woord : wat zijn ze veranderd, wat zijn ze gegroeid. De ouders weten het wel, maar kunnen de verandering dagelijks niet volgen omdat ze te gering is. Daarom is het wel gelukkig dat een vreemdeling ons zorgenkind : het personeelsvraagstuk, over een zekere tijdspanne bekeken heeft en de zorg van de angstige ouders heeft gerichtvaardigd.

* * *

TOCH kunnen we dit eerste — inleidend — artikel niet afsluiten zonder een wederwoordje. Schrijver van de thesis beweert dat de door hem gelezen artikelen en bijdragen, wel interessant zijn, maar weinig wetenschappelijke aanduidingen geven die moeten toelaten een duidelijk beeld te vormen van het vraagstuk.

Onder mensen van het bedrijf is het niet nodig te bewijzen wat eenieder voelt en weet. Men moet niet wetenschappelijk bewijzen aan de bakker dat hij zijn brood zoveel minuten in de oven moet laten en niet langer en niet minder. Hij weet wat zijn waar nodig heeft om goed te worden, omdat het zijn dagelijks werk is.

Men moet ook geen reder gaan bewijzen met cijfers en voorbeelden dat hij geen scheepsjongen zal vinden. Hij weet het maar al te goed.

Het is ook niet nodig aan de man in de straat de wetenschappelijke samenstelling van brood mede te delen. Hij eet brood omdat hij honger heeft en het zijn dagelijks voedsel is.

Maar de professor aan de universiteit en de onderzoeker die het brood wil verbeteren, die zoeken uit hoelang het brood moet bakken en welke de samenstelling er van is. En de overheid die het personeelsvraagstuk wil oplossen, vraagt feiten en getallen of zoekt ze zelf uit.

Deze vraag werd nooit gesteld en het onderzoek heeft zeer waarschijnlijk nooit plaats gehad. Omdat ze er van overtuigd waren dat het zo was ? Mogelijk. Maar het kan even goed zijn omdat het hen onverschillig laat wat er met de visserij gebeurt !

En om die redenen heeft het wetenschappelijk bewijs van onze student vooral praktische waarde.

J.H.K.

(*) K. Jonckheere : «GEVAAR VOOR ONTVOLKING BIJ HET PERSONEEL VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ IS NIET DENKBEELDIG», examen voor sociale adviseur, zitting 1956, Rijksinstituut voor Sociale Studiën te Kortrijk.



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

Ze schrieven seegenwoordigs zoovele oover dat tekort aan bemanningen aan boord van onze scheepen en ze zoeken alle soorten van redenen uit om dat te verexplekeeren. Maar 'k gelooven dat ze een biezoendere reeden vergeeten hebben en om dadde uit te leggen, schrijven 'k vandaage een nieuw kapietel van mijn verzaamelde werken waarbooven dat ik zouden moeten zetten : den invloed van de vrouwmenschen op het beroep van den visscher. En 'k gaan julder sebetsent een voorbeeld geeven om te toogen dat ik niet en liegen.

Ken je giender Tcheene Buuze ? Allez, je moet nu niet gebaaren van koo, je weet wel dien ouden bootsjessjouwer, oud isten eigentlijk niet maar 'jis bootsjessjouwer geweest, daarmee gaat je mijn wel verstaan. Ehwel, alsten zijn schip en 't zeetje in plan gelaaten heeft is het de schuld geweest van een vrouwmensch, van 't uuwelijk, 't geld en de liefde. En 'k moeten daar sebetsent bij zeggen dat de Tcheene nog zoe stom niet gedaan hebt in al zijn stommeit van nog een keer te trouwen.

'k Gaan je gaan zeggen hoe dat 't gebeurd is. Den Tcheene had dertien kienders en een gernaasboot waarmee datten zijn brood verdiende, met zijn schip wel te verstaan en 't was ton nog drooge brood met droogvisch, gelijk of dat 't in de bootsjessjouwerie kan gaan, je kent dat allemaale. Dat dertiende kiend was Tcheene zijn oengeluk want zijn vrouwe is in 't kienderbedde gebleeven met 't laatste. En daarmee stoend Tcheene daar alleene, in de fleur van zijn jaaren met zijn dertien schaaptjes van kienders.

'k Kwaamen hem teegen alsten uit de rouwe was en je vroeg mijn om raad : Stierman, zeiten, 'k zouden een keer willen vragen wat dat je gij peinst van 't uuwelijk. 'k Zeggen, Tcheene, met de hand op mijn herte, voor dat ik Euphrasie leerden kennen en dermee getrouwd waaren, waaren 'k teegen 't uuwelijk. 'k Hooren dat geeren, zei Tcheene, maar je zijt nu veranderd van gedacht zeeker. 'k Zeggen, wadde, veranderd van gedacht, maar ter is geen een haar van mijn kop die daar op peinst. 'k zijn der nu meer dan ooit teegen 't uuwelijk sichten dat ik getrouwd zijn.

't Is spijtig, zei Tcheene, dat je der teegen zijnt, want 't is mijn eeniegste uitkomste seegenwoordig. 'k Zitten daar met die dertien schaapjes van kleintjes die moeten gewasschen en gekleed worden en naar 't school gaan en eeten krijgen. Moesten 'k van een schoon joeng mokkse weeten, 'k zouden seffens hertrouwen en 'k zoen met een gerust herte kunnen in zee gaan.

'k Zeggen wel, dat is toch zo moeilijk niet, trekt gij s' aavonds roend de zessen een keer langs de kazeeren of aan de t.t.brugge waar dat de scheepen liggen van de Belgische neevie, je gaat daar vrouwvolk genoeg zien die achter een zeeman zoekt.

Jamaar, dat is geen spek meer voor mien bek, zei Tcheene, dat

kan alleene maar swiengen en kokakoola drienken en in de plaats van een k.kstoel thuis, moeten die mammezils een tchoekboks hebben in under kot, waar zouden kiki moeten blenden met mijn kienders als ik zoo eentwadde in mijn huis pakken.

'k Zeggen, ehwel, zet dan een annonce in de gazette. Ehwel, dat is een gedacht zei Tcheene en hij direkt een annonce in vandeweek van vandeweke. 't Moet zijn datter vrouwvolk te kort is in ons land, want je kreeg maar een brief met een portret in van Chienna Loloowienismeda, den anvelope koste biekansten niet toe. Spij-tig, zei Tcheene, zuk een schoon stik vrouwmensch en dat ze dat naar mijn zenden voor te lachen en 't is pertangs niet voor te lachen als je in mijn sietuwaache zit.

Enfin, je kreeg dan nog bezoek van een vent van een buroo voor te trouwen. Zegt Tcheene, 't was moeilijk voor een keuze te doen, zeie, alsten daar zijn marchandiese uitpakke, van alle soorten joenge en oude met veele geld, allez, zegt dien vent : wat moet je hebben : 'k hebben daar een joeng meisje, garantie op papier, met drie mieljoen en een ottoo. 'k Zeiden : neen, zei Tcheene. Hier hebben me nog een weewe die goed gekonserveerd is en met een schoon pensiejoen ? Neen, zei Tcheene. De deeze hier, zei dien vwajageur in vrouwvolk, is al wat van jaaren, maar ze hebt een schoone posieche aan de staat en je gaat daar laater een schoon pensiejoen van trekken, als je kan wachten en nog een keer chance hebt. Mersie, zei Tcheene. Enfin, zei dien vent, wat moet je gij wel hebben de ? Ikke, zei Tcheene, als ik nog een keer trouwen, is 't uit liefde.

Okiedoo, zei dien vent, me hebben wiender dadde ook, wat moet je hebben, of lieversten, me gaan je moeten opschrijven, want 't is daar teegenwoordig veele vraage achter. Tcheene gaf zijn naame, zijn beroep en andere speesiejaliteiten. Zijt je getrouwd, vroeg dien vent. Bah neen'k, zei Tcheene, 'k zouden anders geen vrouwmensch zoeken. Je zijt dan gescheid van je vrouwe. Tcheene wiste niet wat datten bedoelde daarmee en je zei van ja. In je voordeel, vroeg den anderen. 'k Zouden 't gelooven, zei Tcheene, z'is dood. Zijnder kienders ? Dertiene zei Tcheene en 't kunnen der nog biekommen, maar 'k moeten eerst hertrouwd zijn.

Ehwel, zei dien vwajageur in blanke slavinnen, 'k gelooven in die kondieches dat ik van eentwadde weeten voor joen. Haal ze maar uit den hoop, zei Tcheene, dat ik ze een keer kunnen keuren. 't Was een ferm vrouwmensch, ze was nog joeng en ze had nog een beetje geld ook. Ze stoend me seffentsten aan, zei Tcheene. Maar, zei die vwajageur, ze hebt eentwadde speesiejaals, ze hebt eentwaar een vijfde of twee los. 't Is geen kwaa zotte, zeie, 't is maar es als 't sneeuwt dat ze zotte schien krijgt.

't Missant niet, zei Tcheene, zend ze maar naar hier per rekommandee. Jamaar, zei de vwajageur, je gaat moeten wachten totdat 't sneeuwt...

MEN SPRINGT NOGAL RUIM OM MET DE INVOERVERGUNNINGEN TE BRUSSEL

Vorig jaar was het een ware rush naar ingevoerde visfilets uit Duitsland. Elke aanvrager ontving een vergunning en er waren op zeker ogenblik meer vergunningen uitgedeeld dan er in feite invoerders waren.

Zo kwam het dat verscheidene firma's die ook een invoervergunning hadden bekomen, deze eenvoudig weg verkochten aan werkelijke invoerders.

Deze vis werd dan door de invoerders ingevoerd op naam van de firma op wiens naam de vergunning gemaakt werd. Deze firma kreeg dan in ruil voor haar vergunning een vergoeding (of liever een geschenk vanwege de regering) van 2 fr per kg.

Aldus kon men moeilijk vaststellen of de vergunningkrijger werkelijk zijn vergunning benutte of niet.

Het is nu al een drietal weken dat er een incident (met bloedneuzen) rond de verkoop te Oostende gebeurde. Tengevolge hiervan zijn heel wat tongen losgekomen en, na controle op alles wat gezegd werd,

is ons volgende geschiedenis bijgebleven.

We zullen geen namen noemen. De betrokken firma die de invoervergunning kreeg (firma A zullen we zeggen) had zijn invoervergunning verkocht aan firma B die de vis — op naam van firma A — liet invoeren door firma C. Normaal (in zoverre er iets normaal is aan deze abnormale handel) moest C de vis betalen, in naam van firma A aan de verkoper in Duitsland. Dit geschiedde evenwel niet. De Duitse verkoper eist natuurlijk zijn geld aan firma A, die aan firma B verantwoording vroeg, firma B verwees echter naar firma C. die intussen failliet gegaan was en waarvan al de boeken, tijdens een ongeval verloren gingen.

En als het nu tot een geding komt, zal firma A, in plaats van zijn 2 fr per kgr kado, nog de vis moeten betalen die door een ander ingevoerd en verkocht werden.

Zedenles : tot wat een al te grote vrijgevigheid van bepaalde ministeries allemaal aanleiding geeft.

WELKE LICHTEN TE VOEREN DOOR DE DRIJFNETVISSERS ?

In verband met de drijfnetvisserij te Nieuwpoort werd ons de vraag gesteld welke lichten deze schepen eigenlijk moeten voeren. Er bestaat omtrent deze aangelegenheid verwarring, tengevolge van een verkeerd vertaalde tekst.

De voorschriften die men dien-aangaande moet volgen vindt men terug in het INTERNATIONAAL REGLEMENT TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN OP ZEE. Dit internationaal reglement werd vastgelegd te Londen in 1948 en is in ons land van kracht van 1 januari 1954 af.

Regel 9, punt d) van dit reglement spreekt over de lichten die de drijfnetvisseren moeten voeren. De vertaling van het Engels en Frans is echter ongelukkig en dubbelzinnig. De officiële tekst luidt als volgt :

» vaartuigen, vissende met netten » en lijnen, behalve sleepnetten, die » meer dan 153 m. (500 voet) hori- » zontaal van het vaartuig af ach- » teruit in zee uitstaan...

Dit komt niet overeen met de gebruiken van de drijfnetvisserij. De bevoegde overheid werd hiervan op de hoogte gesteld, die het nodige zal doen om deze tekst te wijzigen. De Engelse en Franse teksten zijn officieel en gelden in geval van betwisting.

In het Frans gaat het als volgt : » les bâtiments pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes traînantes (pêche à la cuiller) s'étendant horizontalement à une distance supérieure à

» 153 m. (ou 500 pieds) à partir du » navire, DANS LE SENS DU SIL- » LAGE... (in het Engels : into the » seaway).

Dus is de bedoeling wel over de netten die achter het schip meedrijven, gelijk waar ze bevestigd zijn en dus NIET ACHTERAAN HET SCHIP UITGEZET ZIJN, bijgevolg : drijfnetten.

Volgens het bestaande reglement moeten deze schepen volgende tekens of lichten voeren :

» daar, waar dit het best gezien kan » worden, drie witte lichten in een » driehoek met de top naar boven. » Onderlinge afstand der lichten : » minstens 0'91 m (3 voet). Deze » lichten moeten rondom zichtbaar » zijn. Lopen de vaartuigen vaart » door het water, dan moeten de » voorgeschreven zijdelichten even- » eens vertoond worden. Ze mogen » deze zijdelichten NIET voeren » wanneer ze geen vaart lopen. » Overdag moet een mand op het » voorschip, zo dicht mogelijk bij » de voorsteven getoond worden. » Deze mand moet minstens 3,05 m » (10 voet) boven de verschansing » uitstaan. Bovendien moeten deze » schepen een zwarte kegel tonen, » met de punt naar boven, op de » plaats waar dit het best gezien » kan worden. » Liggen deze schepen aan het an- » ker terwijl zij het vistuig hebben » uitstaan, dan moeten zij, bij na- » dering van andere vaartuigen, de » mand tonen in de richting van de » ankerbal naar het vistuig.

De Franse tekst vertoont opnieuw een afwijking, wanneer deze nauwkeurig vertaald wordt, voor at deze laatste paragraaf betreft : « bij het ten anker liggen. Als hun netten uitstaan, moeten ze bij nadering van andere vaartuigen EEN MAND TONEN IN DE LIJN DIE LOOPT TUSSEN ANKER EN VISTUIG.

Maar 'k zien dat ik al te verre zijn met mijn vertelment, 'k gaan stoppen voor van de reize en 't naaste weeke de reste.

Oover en sluiten maar,

Stierman Lèeze.

V. B. Z. - KALENDER

DONDERDAG 4 OKT. :
Dag van de koeltechniek voor de visserij te Oostende.

ZATERDAG 13 OKT. :
VBZ-zitdag te Nieuwpoort.

DONDERDAG 22 en VRIJDAG 23 NOV. :
Dag van de hulpverlening op zee te Oostende. Bezoek van het HKS DE HOOP.

DONDERDAG 13 DEC. :
Eerste VBZ-filmavond.



Dat ge op dwaalwegen zijt geraakt, bemerkte ge soms aan de mensen die ge tegenkomt.

(Fliegende Blätter)

Het bouwen van vissersvaartuigen te Oostende

Na de tewaterlating van de O.151 van de gebrs Maes op de scheepsbouwwerf van Jules Denye en deze van Ch. Gonzales en Debusschere op de werf van de firma De Weert, zal volgende week de tewaterlating plaats hebben van een ander zeer sterk gebouwd vaartuig op de werf Aug. Loy, voor rekening van de heer Dieryckx te De Panne.

Tenslotte mag insgelijks binnen een paar weken de tewaterlating verwacht worden van een groot en prachtig afgewerkt vissersvaartuig op de werf Borrey.

We vernemen dat op de werf Hillebrandt na de tewaterlating van het vissersvaartuig voor rekening van Raphael Vercoutter, woensdag van vorige week, thans een ander vaartuig voor rekening van Henri Pyson uit Nieuwpoort, opgezet wordt en ook op de werf Loy men op het punt staat nog een of twee vaartuigen te kontrakteren, wat voorlopig niet het geval schijnt te zijn voor de werf Jules Denye en De Weert.

Waar de vernieuwing en de vergroting der vloot te Zeebrugge stelsmatig doorgevoerd wordt, zijn de reders te Oostende niet vlug aan te pakken, niettegenstaande heel wat oude vaartuigen naar het buitenland zouden verkocht kunnen worden om door nieuwe te vervangen.

Voor wat dit laatste betreft, blijft men van regeringswege sedert drie jaren slapen en wordt op het ministerie van Landbouw door de daartoe aangestelde ambtenaars, niets tot stand gebracht, dat als nuttig kan bestempeld worden.

Men wiegt de visserij nu en dan in slaap met een brief vol van beloften, maar we kunnen tot op heden niets noemen, wat in al dit tijd reeds zou moeten verwezenlijkt geweest zijn.

De vloot dient gemoderniseerd, maar de oude vloot dient ook uit de vaart getrokken of naar het buitenland verkocht, naarmate vervangen wordt in plaats van die schepen te zien verkopen aan jonge stuurlieden, nieuwbakken reders, die er mee blijven zitten.

Dit zou de enige wijze zijn van gezonde oplossing van het vraagstuk zonder aan de huidige nieuwbouw kwaad te berokkenen voor al wie er bij betrokken is.

Maar wanneer zal men begrijpen, dat dergelijke beslissing een noodzakelijkheid is?

Zolang de huidige regering door onbevoegde ambtenaars aan het lijntje wordt gehouden, zien we daar echter niets van in huis komen. Ondertussen blijft de huidige uitbreiding een groot gevaar en

het mag luid herhaald dat in de laatste drie jaar op sociaal-economisch gebied niets verwezenlijkt werd en zal worden, tenware de visserijleiders een krachtadiger houding aannemen en de minister, die nochtans de visserij genegen is, van de werkelijkheid inlichten en hem aansporen tot daden.

P. Vandenberghe.

EXAMEN ZEEVAARTSCHOOL OOSTENDE

Het eksamen van de zittijd september 1956 van de Zeevaartschool van Oostende werd afgenomen, onder voorzitterschap van dhr Becu B havenkapitein.

Slaagden in het examen van aspirant-officier ter zeevaart: Pauwels Jean, Vander Beke W., J. Duperoy, Daenes H., Van de Vliedt J. Martony R.

EERSTE SPROT TE OOSTENDE

Op het onverwacht is vrijdag de eerste sprot te Oostende binnengebracht. Onverwacht is nu wel het woord niet, er werd al geruime tijd sprot gevangen tussen de garnaal. Enkele schepen hebben zich dan stilaan klaargemaakt voor het sprotseizoen en vrijdagvroeg zijn de twee schepen van Pros Schram nl. de O.32 «Camille-Raymond» en de O.221 «Raymonde-Eric» met het atoomnet uitgevaren en brachten rond 18 uur 2.380 kgr. sprot binnen welke opgekocht werd door Ryckier G. aan de prijs van 4,36 fr. per Kg.

Het is een jaarlijkse traditie geworden dat de schepen van Pros Schram de eerste zijn met sprot. Er worden wel opmerkingen gemaakt dat het seizoen ieder jaar vroeger wordt ingezet, maar daar zijn de meningen over dit feit zeer uiteenlopend. Immers, rond die tijd wordt er al gerookte sprot verkocht uit de frigo's, zodat de primeur voor onze vissers er al van af is.

Wat echter «onverwacht» voorkomt is, dat pas rond de middag bericht werd gegeven aan het V.B.Z. dat er sprot zou aangevoerd worden en dat het toen al tamelijk laat was om nog een sprotverkoop te laten inrichten en vooral om de kopers bijeen te roepen. Dit is dan toch gelukt en bijna een maand vroeger dan vorig jaar, is het sprot seizoen opnieuw in volle gang te Oostende.

INVOER VOOR DE MAAND OKTOBER 1956

De Zeevisserijdienst brengt ter kennis van alle belanghebbenden dat het «Invoerkomité voor Verse Zeevis» de volgende invoerkwantums heeft bepaald voor wat betreft de maand Oktober 1956 :

Uit Denemarken : 100 Ton
Uit Noorwegen : 40 Ton
Uit Zweden : 10 Ton

BERICHT AAN DE SPROTVISSERS

De mazoutverkopers dringen bij de sprotvissers aan om zoveel mogelijk in groep te willen mazout laden na binnenkomst 's avonds, dit om de bijkomende kosten van douane te vermijden.

DE HARINGVANGSTEN IN HET BUITENLAND

Zoals wij reeds meldden, hebben Engelse experten er op gewezen, dat er een vermindering waar te nemen is bij de haringvangsten van dit najaar vergeleken met vorig jaar.

Thans werden in Duitsland eveneens de cijfers gepubliceerd der vangsten van de Westduitse haringvloot tot 15 september jl. Tot op deze datum werden in het totaal 293.640 vaten gezouten haring aangevoerd, tegenover 361.228 vaten tot de overeenkomstige datum van 1955, wat dus een vermindering betekent van 20 t.h.

SCHIKKINGEN VOOR DE SPROTVERKOOP

Door de direktie van de vismijn te Oostende werden volgende schikkingen getroffen voor de sprotverkoop :

- Op de werkdagen : elk uur van 4 uur af tot en met 7 uur (namiddag)
- Op zon- en feestdagen : elk uur te beginnen van 5 tot en met 7 uur (namiddag)

Dit is een voorlopige regeling, aangezien de uren van verkoop gedurende het ijle haringseizoen nog zullen uitgebreid worden op de werkdagen.

Anderzijds zouden er kopers te vinden zijn om de zondagverkoop van 5 uur af te schaffen en dus

DAG VAN HULPVERLENING OP ZEE

Wegens onvoorziene omstandigheden zal aan deze dag dit jaar geen schip kunnen deelnemen, zo wordt ons van de Duitse overheid medegedeeld. Er wordt echter stellig beloofd dat de Anton Dohrn toekomend jaar beslist Oostende zal bezoeken en dat er gelegenheid zal bestaan om dit enig schip te bezoeken.

PROPAGANDASLAG J. TERRYN

Voor oktober heeft dhr Terryyn volgende propagandalessen voorzien : 1 oktober : avondschool voor volwassenden, 8 en 15 oktober : 8e studiejaar, school Reinaertstraat Gent, 22 oktober : les in de school te St Amandsberg en te Meulestede, 29 oktober : openbare voordracht en les te St Amandsberg.

SPROTAANVOER OOSTENDE

VRIJDAG 21 SEPT. 1956 :	Kg.	Fr.	Gem. Prijs
O.32-O.221	2.380	10.376	4.36
ZATERDAG 22 SEPT :			
O.261	4.175	11.273	2.70
O.5	2.175	4.285	1.97
O.780	2.175	4.285	—
O.20	1.700	3.383	1.99
O.125	1.700	3.383	1.99
O.31	4.175	11.273	2.70
O.221	1.575	2.756	—
O.32	1.575	2.756	1.75
O.759	1.450	2.610	1.80
O.21	1.450	2.610	1.80
O.96	1.900	4.028	2.12
O.126	1.900	4.028	2.12
Totaal : 12 vangsten, 25.950 kg, 56.670 F, gem. prijs 2,17 F, hoogste prijs 2,70 F, laagste prijs 1,75 F.			

alleen te verkopen op 6 en 7 uur. Het zou interessant zijn de mening van de kustvissers hierover te vernemen.

Voor het geval er schietoefeningen zouden gehouden worden, kunnen de sprotvissers zich in verbinding stellen met het V.B.Z. om doorvaart te bekomen. De uren van de schietoefeningen hangen uit op volgende plaatsen :

- De sluisen van de vissershaven ;
- De ingangdeur van het V.B.Z. in de vismijn ;
- De garnaaltrap. (We verzoeken de belanghebbenden vriendelijk deze berichten welke voor iedereen bestemd zijn niet meer af te trekken)

Doop van nieuw vissersvaartuig Z.516

Zondagnamiddag 11. ging te Zeebrugge de doop door van een nieuw vissersvaartuig. Het betrof de Z.516 «Jakoba». Het schip werd gebouwd voor rekening van de heer Jozef Boone uit Heist op de werven van de heer Jules Haerincx te Zeebrugge. Het houten vaartuig heeft volgende afmetingen: Lengte 24 meter, Breedte 6,10 m., Hoogte 3 meter. Het schip werd uitgerust met een motor Mak van 240 P.K. en met de meest modernste zeevaartinstrumenten zoals radio-zend en ontvangstpost, richtingzoeker en dieptemeter. Het is het derde schip van de Zeebrugse vissersvloot die uitrust is met een Decca. Het schip heeft een brutotonmaat van 73 T. en een nettotonmaat van 21 T.

De doopplechtigheid werd verzorgd door E.H. Holvoet onderpastoor van Heist. Als peter en meter fungeerde Mej. Monica Boone en dhr Jan Boone respectievelijk dochter en zoon van de reder. De heer Andries vertegenwoordigde de motoren Mak. De heer Prosper Vandenberghe van Hand in Hand hield na de plechtigheid een korte gelegenheidstoespraak, waarin hij ondermeer drukte op de moed van de reder om in de huidige toestand van de vissersvloot een nieuw vaartuig in de vaart te brengen. Hij wees ook op de moderne uitrusting van het vaartuig welke zeker een der mooiste is van de Zeebrugse



Het prachtige vissersvaartuig Z.516 «Jakoba»

vloot. Hij wenste tevens de reder en de werf geluk met de snelle uitvoering van de bouw van het nieuwe vaartuig, die werkelijk in een rekordtijd werd verwezenlijkt. Tenslotte wendde hij zich tot schipper Vlietinck om hem te zeggen, dat thans de daad aan hem was om het kapitaal in dit vaartuig belegd, te doen opbrengen.

Het vaartuig heeft volgende bemanning: schipper Vlietinck Augustijn; motorist, Dobbelaere Raymond; matrozen: Janssens Georges, Desmidt Abel, Vlietinck René; scheepjongen, Slabbinck Gilbert.

We wensen het nieuwe vaartuig behouden vaart en aan reder en bemanning goede winsten.

DE UITRUSTING VAN HET VAARTUIG

Zoals wij reeds hebben gemeld, is de uitrusting van de «Jakoba», ultra-modern opgevat. Benevens de gewone toestellen, zoals dieptemeter, radio-ontvang- en uitzendpost en radar, is er daar ook een Decca aan boord geplaatst.

De motor is een Mak-Scheepsdiesel, type MS 36 van 240 pk, zoals voorzien voor het schip van de rederij Gonsaels-Debusschere van de O.348, met oliedrukgestuurde omkeerkoppeling van het merk Reintjes met reducteur 2:1.

Verder is de motor voorzien van een aangebouwde oliekoeler en zoetwaterkoeler. De watertemperatuur wordt automatisch geregeld bij middel van «AKO» thermostat.

De hoofdmotor dient eveneens voor aandrijving van winch - dynamo - 110 V. voor lichtinstallatie (overschakelaar 24 V.) elektrische verwarming, electrisch koken, en electrisch aangedreven winch voor het lossen van de vis. De uitlaat van de motor kan eveneens overgeschakeld worden voor voornoemde verwarming van logist en stuurhut.

Verder is er een hulpmotor voorzien, voor aandrijving van hulpcompressor, afzonderlijke lenspomp, dynamo 110 V.

De door de hulpmotor aangedreven lenspomp kan ook gebruikt worden als afkoelingspomp voor de hoofdmotor.

De verse lucht voor de machinekamer wordt aangevoerd door een electrisch aangedreven aspirator.

De uitrusting van dit vaartuig op gebied van motorisatie kan als één der modernste in zijn klasse genoemd worden.

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

LAMBREGT Roland, matroos aan boord van de O.131, is, bij het inhalen van de korre, uitgegleden en bezeerde zich aan de onderrug.

VERLEENE Frans, matroos aan boord van de O.287 «Ixous», werd ingevolge het hevige stampen en rollen van het vaartuig tegen de verschansing gesmeten. Hierdoor liep hij een inwendige kneuzing op aan de rechterdij en was een tweetal weken werkonbekwaam.

Terwijl hij hielp de vangst te lossen is VANBILLEMONT Roger, stuurman van de O.153, uitgegleden. Met de borstkas terechtgekomen op het visluik, bezeerde hij zich aan dit lichaamsdeel en liep bovendien een ribbenbreuk op. Een tweetal weken werkonbekwaamheid waren hiervan het onmiddellijk gevolg.

SERIE Frans, eigenaar van en schipper op de O.628, liep een verwonding op in de lendenstreek tijdens de werkzaamheden aan boord van zijn vaartuig.

SMISSAERT Eugène, schipper op de O.18, kreeg bij het inhalen van de korre, een slag tegen het linkerbeen, waardoor hij zich de knie en de voet kwetste.

Terwijl WYLLIE August, stuurman aan boord van de O.242 «Jeanne-Marie» haring sorteerde, werd hij in de linkerhand geprikt, met een infectie als gevolg.

ROUZEE Maurice, matroos aan boord van de hoogzetreiler O.80, van de Pécherries à Vapeur, kreeg bij het doorkappen van een staaldraad een slag tegen het linker oog.

COULIER Julien, matroos op de O.222, is uitgegleden waardoor hij met de rechterschouder tegen de

trap van het logist terecht kwam. Inwendige kneuzingen aan schouder en hals genoodzaakten hem een drietal weken rust te nemen.

Terwijl TERRY Roland, matroos aan boord van de O.313 «Celtic», kreeg een slag van een ketting tegen de rechterschouder.

CLAES Emiel, matroos aan boord van de O.100, is bij het inhalen van de korre uitgegleden, waardoor hij tegen de verschansing terecht kwam. Hierdoor werd hem de rechterduim gebroken en is hij een drietal weken werkonbekwaam.

NIEUWPOORT

RATHE Julien, matroos aan boord van de N.806, liep een duimbreuk op, tijdens de werkzaamheden aan boord van het vaartuig.

ZEEBRUGGE

VANTORRE Petrus, schipper van de Z.463, is uitgegleden, waardoor hij met zijn rechterschouder tegen het stuurhuis terecht kwam.

Terwijl hij een staaldraad splitste, kreeg DESMIDT Leon, motorist aan boord van de Z.491, een prik in de linkermiddelvinger. De wonde verzwoor naderhand, waardoor hij een veertiental dagen werkonbekwaam is.

Bij het sorteren van de vis, werd VERMEERSCH Siegfried gekwetst aan de linkerhand. Het ongeval gebeurde aan boord van het vaartuig Z.546 «Mayflower».

NEYTS Leopold, reder van en schipper op de Z.547, prikte zich bij het winden van de korreboel in de rechterduim.

Na de tewaterlating van de N.762

Woensdagnamiddag van vorige week had dus de zoveelste tewaterlating plaats, ditmaal te Oostende voor rekening van de Nieuwpoortse reder Raphael Vercoutter.

Het waren de werven van onze welgekende scheepsbouwer Achiel Hillebrandt welke de N.762 «Onze Lieve Vrouw ter Duinen» in het water zond in tegenwoordigheid van talrijke vrienden en familieleden.

De familie Vercoutter is inderdaad het ware type van een vissersfamilie.

Grootvader Vercoutter, van vaderszijde, bleef ten andere in 1888 op IJsland met de zeilvaartuigen, terwijl grootvader van moederszijde het leven liet vóór Gravelines. Zij lieten respectievelijk 8 en 9 kinderen achter. Thans was het nogmaals de vader van Raphael Vercoutter, welke op 80 jarige leeftijd de tewaterlating leidde.

Vader Vercoutter is immers een knap kereltje, die reeds in 1902 een boot liet maken in De Panne bij Mol. Het was de N.24 die hij in 1908 verkocht om bij Jan Denye een nieuwe te laten maken. Jan Denye was de vader van Jules Denye, de welgekende scheepsbouwer. De N.30 werd in 1916 verkocht en vader Vercoutter kocht toen de N.76 die in 1919 op het strand bij Westende verging. En toen kocht vader Vercoutter de P.8 in 1919 te Boulogne, die in 1925 door een nieuw vaartuig, ditmaal gebouwd bij Jules Denye, vervangen werd.

Ondertussen was Raphael Vercoutter een knappe visser geworden en werd ook achtereenvolgens reder van de O.125, de N.732, de N.730, N.761, N.211 en thans de N.762.

Vier vaartuigen werden gebouwd op de werven van Achiel Hillebrandt, die sedert al die jaren het groot vertrouwen genoot van de familie Vercoutter.

Het zijn immers de zonen van Achiel welke thans de werf leiden onder het waakzaam oog van vader Achiel.

Het laatste vaartuig, de N.762, zal volgend jaar door een nieuw gevolgd worden, daar ook Raphael een grote familie heeft en het visen in het bloed zit en schepen te bouwen onder de wijze raadgevingen van grootvader «Paatje», die op alles nog iets te zeggen heeft en wiens praktische raad in elk geval kostbaar blijft.

WERK OP DE WERF BELIARD EN CRIGHTON

Naar ons medegedeeld wordt werden deze week op de scheepswerf Beliard Crighton en Co. te Oostende eerste werken uitgevoerd voor het vlottend droogdok dat door de staat besteld werd. Een nieuwe grote plaatsnijmachine werd tot dit doel reeds ingesteld.

Een droogdok zal te Oostende gelegd worden in het dok van het zeevezen en zal gebruikt worden om de mailboten en de eenheden van de zeemacht op het droge te brengen. Hierdoor zal niet meer naar Antwerpen moeten gevaren worden voor de jaarlijkse kuis en zal tevens de slipway van de vissershaven merklijk ontlast worden. De schepen van de staat en de zeemacht zullen hun eigen gerief hebben.

0.80 « DUCHESSE DE BRABANT »

Een rederij die reeds bijna 60 jaren geschiedenis achter de rug heeft zoals de Pêcheries à Vapeur, bezit vanzelfsprekend een traditie op gebied van de namen die ze aan haar schepen geeft. Inderdaad de «Duchesse de Brabant» op 1 augustus 1955 te water gelaten is reeds het derde vaartuig van de P.V. dat die naam draagt.

De eerste 0.80 «Duchesse de Brabant», (de nummers 80 werden bij de P.V. steeds «Duchesse de Brabant» gedoopt) werd in 1926 aangekocht. Het was een stoomtreiler in 1915 gebouwd, die met haar 302 bruto-ton en 580 PK de grootste eenheid was van de toenmalige Belgische vissersvloot.

Op 17 april 1937 liep deze eerste 0.80 «Duchesse de Brabant» op de terugreis van Ysland op de klippen van het rif genaamd Sumbo Holm (Faroë-eilanden) en ging verloren. De bemanning werd gered.

De Pêcheries à Vapeur talmde niet lang met de vervanging van dit vaartuig. In juli 1937 werd te Hull de in 1924 gebouwde stoomtreiler «Lord Balfour of Burleigh» aangekocht. Tot 0.80 «Duchesse de Brabant» omgedoopt, kwam het vaartuig op 24 juli 1937 te Oostende in de vaart. Het was iets groter dan zijn voorganger : 324 bruto-ton.

De tweede 0.80 «Duchesse de Brabant» werd eerst in oktober 1952 aan de Griekse rederij «Argonafis» verkocht. Met haar verkoop verdween de laatste met kolen gestookte stoomtreiler uit onze vloot. Haar vertrek sloot derhalve een belangrijk hoofdstuk af in de geschiedenis van de Belgische visserij in het algemeen, en in die van de Pêcheries à Vapeur, die een zeer belangrijke rol gespeeld had in de ontwikkeling van de stoomvisserij in België, in het bijzonder. Sinds de verkoop van de voorgaande 0.80 «Duchesse de Brabant» bezit deze rederij uitsluitend motorschepen.

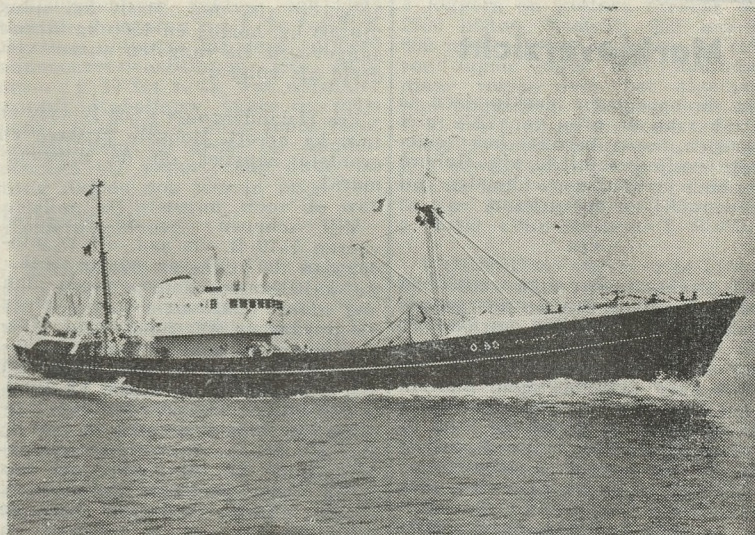
De nieuwgebouwde 0.80 «Duchesse de Brabant», derde in de reeks, zal nu ze voltooid is de grootste en

krachtigste motortreiler van de Belgische visserijvloot zijn.

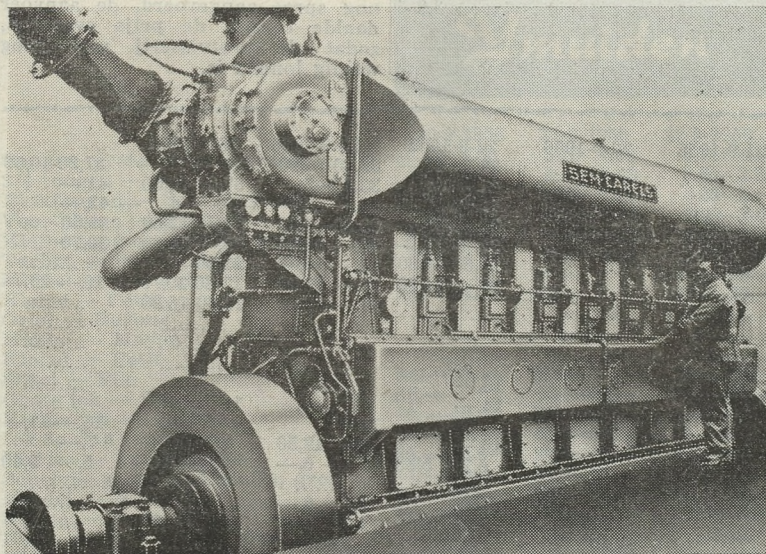
Enkele weken geleden is de nieuwe treiler 0.80 «Duchesse de Brabant» van «Pêcheries à Vapeur» en gebouwd door de Werven Beliard Crighton, te Oostende in dienst gesteld.

De voortstuwing van deze ultra moderne treiler geschiedt volgens het systeem genoemd «Vader en Zoon».

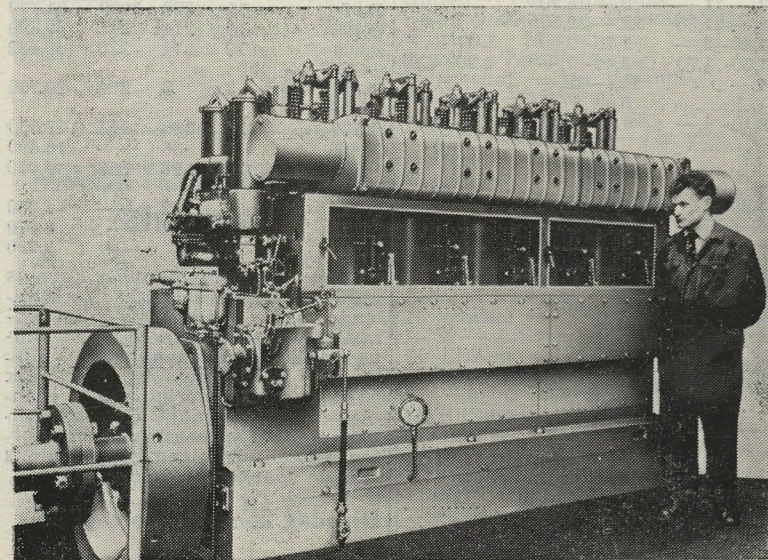
De «Vader», t.t.z. de hoofdstuwingsmotor, is een «Sem-Carels», niet omkeerbare acht cilinder, viertakt scheepsdieselmotor van het type 8 D 35 PS hebbende een vermogen van 1250 EPK, aan 360 omw./min. Elke cilinder heeft een boring van 340 mm, en de zuigers hebben een slag van 525 mm. Deze motor werkt met drukvulling met een Brown Boveri turbo-kompressor die



Het sierlijk schip in volle vlucht.



De hoofdmotor «SEM-CARELS» 1250 P.K.



De bijmotor «SEM-CARELS» 400 P.K.

een deel van de in de uitlaatgassen bevatte energie terug wint.

De «Zoon» is een A.C.E.C. elektrische motor die een vermogen van 290 EPK aan 1000 t/min, ontwikkelt. Deze «Zoon» wordt gevoed door een Ward-Leonard groep samengesteld door een SEM-CARELS type 5 B 3 viertakt vijf cilinder niet drukgevulde dieselmotor van 400 EPK aan 600 omw./min.

Elke cilinder heeft een boring van 280 mm en de zuigers hebben een slag van 360 mm. Deze motor drijft een A.C.E.C. Ward-Leonard generator aan van 232 KW aan 600 omw./min, alsook een hulp generator van 60 KW.

De «Vader» en de «Zoon» drijven afzonderlijk of te zamen een RENK omkeerkoppeling met snelheidsverminderaar aan met 3 snelheden vooruit en een snelheid achteruit.

Normaal drijft de «Vader» alleen de schroef aan, tenzij het vissen met gebruik van de eerste snelheid, tenzij in vrije vaart met de tweede

snelheid. In het geval dat een zeer grote snelheid voor vrije vaart gewenst wordt kunnen de «Vader» en de «Zoon» hun vermogens verenigen door gebruik van een derde snelheid.

De «Zoon» is krachtig genoeg om de trawler alleen tot de thuishaven te brengen met verminderde snelheid.

Achteruitgang kan bekomen worden door gebruik van de «Vader» of door gebruik van de «Zoon». De Ward-Leonard groep die de «Zoon» voedt wordt insgelijks gebruikt voor voeding van de elektrische motor van de windas.

Een servo-motor vertraagt automatisch de snelheid van de «Vader» wanneer de werktuigkundige wenst over te gaan van een snelheid op een andere van de Renkdoos.

Met deze motoren uitgerust deed het schip tijdens een proef in geladen toestand 14,9 knopen per uur.

Hiervolgen enkele technische gegevens :

Lengte over alles : 52,80 m.
Lengte tussen loodlijnen : 52,10 m.
Breedte : 9,40 m.
Holte : 5,32 m.
Inhoud tanks :
mazout : 205.000 l.
olie : 5.000 l.
zoetwater plus ketelwater : 60.000 l.
waterballast : 38.000 l.
traantanks : 11.000 l.
Inhoud visruim : 420 m³ of 250 T.
(5 grote laadluiken zijn voorzien).

Er is accommodatie aan boord voor 20 man : 12 man in de logies, 5 één persoonshutten, 1 driepersoonshut en een hut voor de schipper.

Verder is het schip uitgerust met radio, gonio, twee grafische dieptemeters, en een R.C.A. radar, alles afgeleverd door S.A.I.T.

De firma Bruselle leverde de grote winch (type V.28) en de elektrische ankerwinch.

Als veiligheidsuitrusting zijn twee reddingsboten in lichtmetaal voorzien die in patent-davits opgehangen zijn.

Wij wensen een goede vangst aan de «Duchesse de Brabant» en haar moedige bemanning.

Oostende

Marktoverzicht

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 7,5% niet begrepen, ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

xxx

De totale aanvoer deze week bleef iets onder deze van de voorgaande week. Dit was te wijten aan de kleinere vangsten van IJsland, waardoor de visaanvoer daalde van 17.000 naar 14.000 bennen. Daarentegen steeg de haringaanvoer van 140.000 Kg naar 210.000 kg. Ook de tongenaanvoer was hoger. Kreeftjes werden zeer weinig aangebracht. De prijzen voor IJslandse vissoorten waren lager; kabeljauw en schelvis stegen op de dinsdagmarkt. Voor witte kabeljauw werden de hoogste prijzen betaald op de sluitingsmarkt. Over de ganse week was de aanvoer van witte kabeljauw schaars. Tongen werden meest binnengebracht op de 2de marktdag waar ze ook het goedkoopst waren. Kleine vis werd de ganse week aan zeer

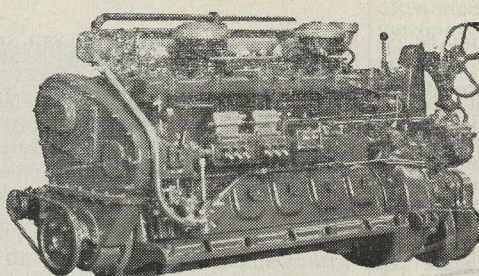
lage prijzen verkocht. Haring bleef niettegenstaande iewat grotere aanvoer toch duur. De vangsten blijven klein en alleen op dinsdag was een tamelijk grote vangst op de markt. In totaal werd door 62 schepen 14.505 B vis, ong. 30.000 kg. tong 210.200 kg. haring en 1500 kg kreeft aangevoerd. De vangsten waren verdeeld als volgt:

Zes IJslanders met 8.500 B. vis en 1500 kg kreeft. Hoogste prijzen en grootste aanvoer op de dinsdagmarkt.

Vijf schepen van de Noordzee voeren 1579 B. vis aan, dit is minder dan de helft van vorige week. De kabeljauwvangsten waren dan nog klein, waardoor de prijs steeg op dinsdag en woensdagmarkt. Grotere aanvoer van het kanaal waar 18 schepen komen markten met 2759 B. vis en 17.296 kg tong. Verscheidene schepen hadden omvangrijke tongenvangsten en noteerden mooie besommingen. De grootste aanvoer van deze visgrond was op de openingsmarkt. Deze week weerom kleine aanvoer van de Witte Bank; weinig schepen en kleine vangsten. Samen 6 schepen met 460 B. vis en 4900 kg. tong. Zeven schepen van de oost met 349 B. vis en 4294 kg. tong. Van de West 9 vangsten met 468 B. vis en 3.355 kg. tong.

De Smalls voorziet de markt van

GLENIFFER



De betrouwbare
Schotse motoren
voor de visserij.
Modellen van 24
pk tot 160 pk.
Vraagt eens om
toezending van een
catalogus.

N.V. MARINE MOTORS

Verbindingsdok (Londenstraat) — Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)
ANTWERPEN

Vrijdag 21 september 1956

SMALLS

			Haring	
O.242	10	42	37.700	234.585
KUST				
O.111	2	11	—	3.280
O.271	2	19	—	5.445

Een haringvanger en twee kleine motors van de kust. Haring wordt verkocht van 5,80 F naar 6,60 F het kgr volgens grootte en kwaliteit.

Zaterdag 22 september 1956

SMALLS

O.81	10	49	55.650	318.910
O.305	12	87	24.700	144.100
O.285	11	57	29.650	170.971
KUST				
O.261	1	7	—	1.470

Drie schepen van de Smalls en 1 kustvaartuig. Slechts een omvangrijke haringvangst. De prijs blijft goed en schommelt van 5,20 F naar 6 F per kgr.

Maandag 24 september 1956

IJSLAND

			Kreeften	
O.316	20	1900	—	478.050
O.286	18	1150	1500	303.380
NOORDZEE				
Z.212	16	435	—	130.558
O.268	16	264	—	84.985

KANAAL

				Tongen
O.313	14	202	433	71.795
O.183	13	113	1889	108.265
O.283	15	108	2721	139.336
O.128	16	156	82	50.115
O.132	15	114	1669	93.555
O.87	15	288	1029	91.139
O.222	15	214	147	69.390
Z.529	10	174	226	46.432
OOST				
O.191	3	9	294	20.750
WEST				
O.277	10	186	197	67.590
N.806	5	36	—	16.490
O.152	10	26	858	45.660
KUST				
O.111	1	12	—	4.650
O.271	2	19	—	6.670
O.36	2	22	—	9.200

Geen overgrote aanvoer; ze is echter goed gevarieerd. Verschillende mooie vangsten van het Kanaal, waartussen een paar omvangrijke tongenvangsten. IJslandse kabeljauw is merklijk goedkoper dan vorige week, evenals witte kabeljauw. Ook tongenprijzen daalt. De meeste andere soorten volgen de algemene tendens van de markt die dalend is.

Dinsdag 25 september 1956

IJSLAND

O.88	18	1300	—	348.190
------	----	------	---	---------

	21-9-1956	22-9-1956	24-9-1956	25-9-1956	26-9-1956	30-9-1956
Tongen, grote — Sole, grosse			39,—44,—	32,60-45,20	35,—40,—	37,20-40,50
3/4 tongen — Sole 3/4			41,—49,—	33,80-47,—	37,80-43,50	41,—
Bloktongen — Sole moyenne			42,50-51,—	32,—46,—	39,—44,—	42,—
Voor-kleine — Petite			39,20-48,—	30,60-45,20	39,—42,50	39,50
Kleine tongen — Toute petite			32,—37,—	25,—38,—	29,—36,60	32,70
Tarbot, grote — Turbot, gros			24,60-26,80	22,—30,—	21,80-32,—	—
Middel — Moyenne			20,—24,60	17,—21,50	17,80-20,—	19,—25,—
Kleine — Petite				11,—15,—	11,60-16,20	—
Griet — Barbue						
Middel — Moyen						
Kleine — Petit						
Schol — Plie			13,—			
Grote iek — Groses			14,—		14,—	
Kleine iek — Petite				11,—	10,—13,—	10,—11,—
Iek 3e slag — 3e sorte			10,—	9,—12,50	9,—10,60	7,—
Platjes — Toute petite			5,20-5,80	3,40-6,—	2,80-6,60	5,—9,40
Schelvis, grote — Aiglefin, gros					7,—9,20	
Middel — Moyen			3,40	7,—8,—		
Kleine — Petit			1,50-3,60	1,30-5,40	1,50-4,60	
Heek, grote — Merlu, gros		16,50		16,50-22,60		
Middel — Moyen			8,60-14,—	10,—12,—	14,50	
Kleine Petit						
Rog — Raie			3,80-9,—	3,—9,—	3,40-12,—	
Rode poon — Perlon			1,50-3,30			
Grauwe poon — Grondin			8,—		3,20-4,80	
Kabeljauw — Cabillaud	12,50	11,40-14,—	11,60-15,—	9,—18,—	16,—24,20	
Gullen — Petit cabillaud	6,—		2,—8,60	2,—11,—	2,—15,20	
Hozemondhamme — Baudroie		18,70	18,—25,—	18,—21,30	22,—22,50	
Wijting — Merlan	1,70	1,60-2,20	1,30-2,—	1,30-2,—	1,70-2,60	1,60
Schar — Limande	7,—11,—		2,20-7,20	1,50-1,70	3,40-7,—	5,20-7,20
Steenschol — Sole limande			13,—16,—	14,—	13,—18,—	
Zeehaai — Aiguillat			3,10-6,90		6,—	
Hondshaai — Rousette			1,70-3,70	3,10-4,—	4,—5,70	
Arend (Pieterman) — Gr. vive						
Makreel — Maquereau			11,—		8,80-10,—	
Horsmakreel — Saurel						
Engelse poon — Grondin rouge			24,0-9,—	5,60	7,20-17,60	
Keilrog — Raie radiée			9,—22,—	16,—17,—	7,80-18,20	
Zeekreeft — Langoustine						
Schaat — Flotte			5,—12,—	9,40-12,—		
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.						
Lom — Brosme						
Kongeraal — Congre		7,30	6,—7,—	3,60-6,—	4,—	
Leng — Lingue				11,—		
Schartong — Cardine			6,—10,—	5,20-6,40	4,80-5,50	
Volle haring — Hareng	5,80-6,60	5,20-6,—	5,—9,—	5,60-6,10	3,80-7,80	
IJle haring — Hareng guai						
Haringshaai — Latour						
Steenholk — Tacaud						
Heilbot — Flétan			39,—		33,—41,50	
Koolvis — Colin	6,—	5,40-6,30	6,—		9,—9,20	
Steur — Esturgeon						
Zeewolf — Loup de Mer			7,—		9,40-9,80	
Pollak — Lieu jaune			3,80		11,—	
Zonnevis — St Pierre					22,—	
Hondstong — Plie cynoglosse						

O.298	18	1800	—	482.320
O.236	18	1300	—	312.022
O.324	19	1050	—	314.575
KANAAL				
Tongen				
O.66	16	120	1500	91.440
O.265	16	250	500	79.410
O.243	17	90	1200	79.375
O.279	17	100	1600	87.040
Z.745	16	110	1600	92.610
O.284	8	120	400	50.660
WITTE BANK				
O.174	14	70	1000	75.185
O.112	13	40	800	68.130
O.82	13	130	500	78.775
OOST				
Z.419	10	70	900	71.150
Z.539	11	110	650	76.445
WEST				
O.184	10	10	1000	45.690
B.603	10	100	—	45335
O.147	5	30	400	22.060
O.532	6	20	300	22.650
SMALLS				
Haring				
O.318	11	75	62.500	375.478

Duizend bennen vis meer op de markt dan gisteren. Stijgende prijs voor IJslandse kabeljauw en schelvis. De rest blijft even duur of daalt. Nog goedkopere tongen dan gisteren. Mooie haringvangst die goede prijzen maakt. Kleine vis is spotgoedkoop.

Woensdag 26 september 1956

NOORDZEE				
O.329	13	300	—	125.985
Z.405	12	180	—	104.250
O.295	11	300	—	122.405
KANAAL				
O.102	14	200	500	84.160
O.346	9	100	—	45.355
O.278	13	180	600	101.145
O.204	15	120	1300	94.735
WITTE BANK				
Z.542	12	50	1000	85.770
O.218	11	70	800	76.255
O.282	13	100	800	89.230
OOST				
Z.554	10	70	700	73.810
Z.549	12	70	800	68.860
Z.24	6	10	450	30.080
Z.201	6	10	500	33.070
WEST				
O.33	5	40	—	32.730
O.327	6	20	600	25.460

Weinig omvangrijke visaanvoer. Stijgende prijs voor witte kabeljauw waarvan weinig op de markt is. Tongprijs blijft ongeveer gelijk. Ook de andere soorten houden zoal de prijs van de vorige dagen. Tamelijk kleine vangsten van Witte Bank.

Donderdag 27 september 1956

KANAAL				
O.111	1	25	—	10.420
O.36	1	25	—	8.080
WEST				
Tongen				
O.135	6	25	300	20.630

MARKTOVERZICHT IJmuiden

Eindelijk is er eind vorige week en begin van deze week wat haring in IJmuiden aangevoerd. De prijzen zakten iets en voor export en industrie werd veel gekocht. Van makreel werd niet veel aangevoerd, waardoor hoge prijzen bleven bestaan, terwijl ook van schelvis minder aan de afslag kwam, hoewel er vrijdag en maandag toch altijd nog ruim 1500 kisten waren. Kabeljauw is aan de dure kant gebleven bij niet al te grote aanvoer, evenals tong en schol.

Aangevoerd werden in totaal 31.900 kisten vis, waarbij 14.400

kisten haring, 5000 schelvis, 5000 schol, 2000 makreel, 1400 tong en tarbot, 1100 wijting en 1000 kabeljauw en gul.

DONDERDAG losten 3 trawlers en 9 loggers en kotters in totaal 4650 kisten vis, waarbij 2100 haring, 875 schol, 650 schelvis, 325 makreel, 175 kabeljauw en gul en 150 tong en tarbot. De prijzen bleven hoog en er kwam weinig verandering in vergeleken bij gisteren. De haring deed nu f. 24 tot f. 16 en schelvis ging weg voor f. 44 tot f. 20. Schol en tong behielden de hoge koers en makreel eveneens met f. 36 tot f. 17. Besommingen: «Klaas Wijker» f. 19.500, «Polderman» f. 23.350, «Thorina» f. 20.200.

VRIJDAG waren 3 trawlers (Vios, Caroline en Herman, allen van de VEM, totaal besomming f. 64.000) en voorts 31 loggers en kotters binnen met 6650 kisten, waarbij 2500 haring, 1375 schelvis, 1100 schol, 425 tong en tarbot, 725 makreel en 200 wijting. De prijzen lagen vandaag over het algemeen lager dan gisteren: zo ging de schelvis weg voor f. 30 tot f. 10. Haring noteerde nu f. 21 tot f. 16 en makreel f. 27 tot f. 17. Ook de tongprijzen zakten iets: f. 5.10 tot f. 2.10 per kgr.

ZATERDAG waren er 8650 kisten vis, aangevoerd door drie trawlers en een 30-tal kotters en loggers. De aanvoer bestond uit 5000 kisten haring, 1350 schol, 750 schelvis, 500 tong en tarbot, 250 kabeljauw en gul en 225 makreel. De schelvisprijzen zakten nog iets verder en waren nu f. 24 tot f. 9. Haring noteerde bij deze ruimere aanvoerverwachtingen iets minder: f. 19 tot f. 12, wat normaler wordt. Kabeljauw zakte in prijs naar f. 66 tot f. 30; schol bleef vooral voor de grote en middelseorten bij exportvraag duur en tong daalde nog iets in prijs vergeleken bij gisteren, door de wat ruimere aanvoer.

MAANDAG waren 60 loggers en kotters binnen met 9000 kisten vis, waarbij ruim 4200 kisten haring, 1650 schol, 1600 schelvis. De prijzen waren vandaag gunstig: de haring noteerde weer hoge prijzen, namelijk f. 22 tot f. 14. Makreel maakte zelfs f. 36 tot f. 24. Bij de schelvis kwam veel kwaliteitsverschil voor: f. 46 tot f. 8, wel een teken dat er vraag was, ook uit het buitenland voor grove soorten. Kabeljauw haalde nu bij

buitenlandse vraag f. 86 tot f. 37. Schol en ook tong waren weer duur. Besommingen: SCH. 171 f. 20.850, IJM. 211 «Wiron 2» f. 18.500, KW. 122 f. 14.200, KW. 135 f. 19.300.

DINSDAG waren 2 trawlers en 4 loggers en kotters present met 2900 kisten, waarbij 950 haring, 600 makreel, 800 schelvis. De prijzen lagen lager dan maandag, maar waren over het algemeen niet ongunstig: haring deed nog f. 21 tot f. 12 en makreel f. 31 tot f. 17. De schelvis noteerde f. 40 tot f. 8 (kwaliteit) en kabeljauw ging van de hand voor f. 82 tot f. 40 per 50 kgr. Besommingen: «Abraham» f. 16.900, «Van Hattem» f. 26.000.

WOENSDAG waren er te IJmuiden 5500 kisten vis, waarvan 2250 haring, 1600 schelvis, 600 makreel, 250 wijting, 275 schol, 115 tong en tarbot, 200 kabeljauw en gul, 175 koolvis. Vooral voor haring en makreel werden vandaag weer goede prijzen gemaakt: resp. f. 22 tot f. 15 en f. 28 tot f. 18. Schelvis lag in prijs tussen f. 32 en f. 10. Kabeljauw haalde f. 88 tot f. 74. Schol en tong bleven duur. Besommingen: «Elie» f. 26.200, «Allanwater» f. 20.900, SCH. 117 f. 15.700.



N.B. — De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 Kgr.

Tongen, grote — Sole, grosse	20-9-1956	21-9-1956	22-9-1956	24-9-1956	25-9-1956	26-9-1956
3/4 tongen — Sole 3/4	6.10-4.50	5.10-4.60	4.70-4.10	5.20-4.60	5,—4.70	5.20-4.70
Bloktongen — Sole moyenne	4.60-4.—	4.—3.30	3.60-3.25	3.60-3.30	3.50-3.30	3.60-3.10
Voor-kleine — Petite	4.—3.50	3.50-3.25	3.25-3.—	3.60-3.25	3.50-2.95	3.25-3.05
Kleine tongen — Toute petite	3.30-3.—	3.10-2.70	2.90-2.55	2.95-2.60	2.95-2.70	2.90-2.70
Tarbot, grote — Turbot, gros	2.60-2.40	2.55-2.10	2.40-2.10	2.60-2.10	2.30-2.10	2.40-2.05
Middel — Moyenne	2.40-2.—	2.40-1.90	2.40-1.90	2.50-1.70	2,—1.50	2.40-2.10
Kleine — Petite	70.—	47.—	114.—98.—	100.—88.—	.....	.....
Griet — Barbue	54.—51.—	.....	45.—35.—	57.—43.—	.....	46.—45.—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	54.—51.—	55.—	70.—56.—	69.—51.—	.....	.....
Grote iek — Grosse	50.—	55.—54.—	70.—54.—	61.—54.—	.....	.....
Kleine iek — Petite	49.—40.—	50.—45.—	64.—54.—	54.—45.—	.....	46.—
Iek 3e slag — 3e sorte	41.—34.—	45.—38.—	50.—35.—	50.—36.—	.....	51.—40.—
Platjes — Toute petite	35.—13.—	30.—11.—	33.—10.—	32.—14.—	31.—12.—	50.—16.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	44.—30.—	30.—17.—	24.—21.—	46.—27.—	37.—20.—	32.—14.—
Middel — Moyen	43.—27.—	26.—16.—	31.—17.—	44.—17.—	40.—17.—	30.—15.—
Kleine — Petit	42.—20.—	26.—10.—	22.—9.—	34.—8.—	24.—8.—	27.—10.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	22.—	9.—8.—	9.—8.—
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	86.—37.—	82.—40.—	88.—74.—
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	104.—48.—	74.—32.—	66.—30.—	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	64.—14.—	44.—8.—	38.—8.—	38.—8.—	46.—8.—	35.—8.—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	110.—	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	28.—20.—	18.—8.—	15.—8.—	.....	.....	.....
Schar — Limande	27.—18.—	30.—13.—	24.—11.—	.....	.....	.....
Steeschol — Sole limande	.....	79.—	.....	.....	100.—98.—	130.—102.—
Zeehaai — Aiguillat	.....	32.—18.—	.....	18.—8.—	15.—10.—	17.—8.—
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	24.—12.—	20.—115.—	20.—12.—
Makreel — Maquereau	36.—17.—	27.—17.—	29.—15.—	88.—57.—	80.—	.....
Horsmakreel — Saurel	9.—	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	24.—22.—	19.—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	36.—24.—	31.—17.—	28.—18.—
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	28.—26.—	29.—
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	46.—	35.—	.....	22.—14.—	21.—12.—	22.—15.—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	3,20-2,80	3,—2,50	3,50-2,40
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	24.—16.—	21.—16.—	19.—12.—	37.—20.—	30.—16.—	28.—15.—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	40.—	40.—30.—
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3,40-2,90	2,50-2,25	3,—	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	39.—23.—	32.—19.—	27.—	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	40.—30.—	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	20-9	21-9	24-9	26-9
Bloktong — Sole moyenne	43-48	45	40-41	35-36
Fruittong — Sole 3/4	48	48	44-45	37-39
Schone kleine tong — Petite sole	49-51	54	44-46	41-42
Kleine tong — Toute petite sole	48	54	43-45	38-39
Grote tarbot — Turbot moyen	36-40	42-43	36-38	34-36
Middel. tarbot — Turbot moyen	33	.....	34-35	30
Varia — Divers	34-35	32-33	30-32	27-28
Griet — Barbue	20-22	.....	26-27	25
Pieterman — Grande vive	24-25	.....	24-26	20
Grote pladijs — Grosse plie	.....	.....	33-34	.....
Middel. pladijs — Plie moyenne	12-13	13-14	12-13	14-16
Kleine pladijs — Petite plie	11-14	11-12	9-11	12-14
Deelvis — Portion	10-7	5-7	6-8	7-9
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	12-14	13-14
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	9-10	15-17
Rog — Raie	7-9	7-8	8-9	10-7
Tilten	5-6	7-8	5-6	5-7
Scherpstaaarten	4-5	7-8	3-6	5-6
Halve man	.....	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	.....	.....	4-5	4-5
Kleine wijting — Petit merlan	1-2	2-3	1-2	2-3
Bot — Flet	.....	.....	1-2	.....
Schar — Limande	4-10	4-8	3-9	3-9
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	2-3	2-3
Zeehond — Chien de mer	5-6	.....	5-7	4-6
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	7-8	4-5	2-3	5-4

IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis, groot	24-9-1956	25-9-1956	.....
Middelmaat	5,80- 8,80	5,40-12,—	.....
Klein	3,80- 5,—	3,60- 6,—	.....
Kabeljauw	2,60- 4,20	2,80- 4,—	.....
Gullen	5,80- 8,20	6,—14,—	.....
Wijting	2,20- 5,60	4,80-10,40	.....
Schaat	1,60- 4,40	1,70- 4,60	.....
Zeebaars	10,60-17,—	5,80-17,40	.....
Leng	1,60- 6,—	1,40- 5,40	.....
Schartong	3,20- 6,20	1,40- 5,60	.....
Heilbot	3,— 4,—	1,70- 4,—	.....
Koolvis	21,—42,—	20,—38,—	.....
Hondstong	4,60- 6,—	2,80- 6,—	.....
Zeewolf	3,20- 9,—	2,— 7,40	.....
Platen	7,40	.....	.....
	13,30	13,40-14,—	.....

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
21-9	3	41.300	243.310			
22-9	4	119.500	635.451			
24-9	19	282.345	1.838.010			
25-9	20	419.600	2.818.540			
26-9	16	104.050	1.193.300			
Tot.	62	966.795	6.728.611			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

20-9	22	881	25.109	22,—	32,—	28,50
21-9	24	971	40.118	30,—	47,—	41,31
22-9	20	756	35.266	37,—	53,—	46,64
24-9	20	699	35.047	43,—	54,—	50,13
25-9	22	840	30.800	31,—	44,—	36,66
26-9	19	672	27.109	36,—	45,—	40,34

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

21-9	2	2.380	10.376	4,36	4,36	4,36
22-9	12	25.950	56.670	1,75	2,70	2,17
23-9	14	4.130	6.966	1,34	1,97	1,68
24-9	8	7.200	13.786	1,63	2,03	1,91

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

20-9	41	4.843	155.307	21,—	36,—	32,06
21-9	19	1.800	38.138	21,—	43,—	37,85
22-9	37	4.348	154.912	4,—	58,—	36,46
24-9	11	953	44.233	33,—	59,—	46,41
25-9	27	3.355	136.770	34,—	47,—	40,76
26-9	20	2.263	92.508	27,—	51,—	40,87

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

20-9	1	36	314	35,—	38,—	33,72
21-9	8	335	14.774	40,—	48,—	44,10
22-9	12	631	31.720	42,—	58,—	50,26
24-9	16	793	22.217	24,—	32,—	28,02
25-9	15	713	17.116	20,—	26,—	24,—
26-9	11	460	13.958	27,—	34,—	30,33

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

20-9	5	5.630	49.476			
21-9	2	1.466	11.697			
24-9	13	22.345	240.454			
26-9	15	23.790	270.049			

ZEEBRUGGE

22-9	24-9	25-9	26-9	27-9
41	40-41	38-39	36-37	37
42	43-44	41-42	40-41	40
47	45-46	45-46	43-44	42
47	47-48	45-46	43-44	44
40	41-42	40-41	38-39	40
35	30-32	30-31	29-30	32
25	26-27	26-27	24-26	27
15	15-16	16-18	14-15	20
16	18	19-20	16-17	22
.....	.....	.....	30	24
9	13-14	11-12	11-12	13
8	13-14	10-11	12-14	12
8	12-13	11-12	14-18	11
5	9-10	9-10	10-12	10
18	.....	.....	18	.....
10	.....	.....	12	.....
.....
8	9	.....	10-11	11
6	6-7	7-8	5-6	7
7	6-7	8-9	7-8	8
.....	3-4	5-6	4-5	6
.....	4-5	4-5	4-5	5
.....
8	6-7	5-6	6-7	.....
.....	6	5-6	5-6	.....
.....	5-5	4-5	4-5	4-5
.....	15	16	17	.....
.....	3	3	4	.....

OPBRENGST DER

VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

ZATERDAG 22 SEPT. :

Z.408	8	55	49.080
-------	---	----	--------

MAANDAG 24 SEPT. :

Z.323	6	40	20.780
Z.605	4	55	23.590
Z.470	7	65	43.580
Z.528	10	80	49.790
Z.510	9	95	49.910

DINSDAG 25 SEPT. :

Z.240	3	20	13.910
Z.432	8	65	47.600
Z.454	4	35	25.970
Z.330	9	130	71.570
Z.550	10	75	73.690
Z.561	4	45	26.170
Z.809	3	17	11.820
Z.545	10	75	56.600
Z.420	10	70	54.390

WOENSDAG 26 SEPT. :

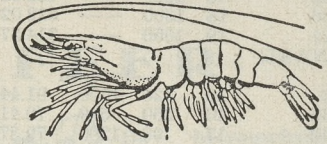
Z.407	6	60	35.460
Z.507	8	60	31.210
Z.209	5	20	16.920
Z.30	5	35	24.370
Z.548	5	20	23.500
Z.149	6	65	56.180
Z.560	6	50	32.880
Z.491	7	45	35.180
Z.186	6	45	24.720
Z.480	4	20	22.190
Z.518	5	45	39.240
Z.441	4	18	14.930
Z.515	5	35	25.270
Z.460	9	105	48.640
Z.704	4	35	18.030
Z.495	5	80	62.240
Z.431	5	35	25.110
Z.456	3	30	18.427

DONDERDAG 27 SEPT. :

Z.504	7	50	42.480
Z.796	3	25	12.510
Z.519	6	60	39.450

V. CORNEILLIËN J.

VIS — HARING
GARNALEN
Pakhuis 125 — Oostende
Tel. 75789



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Priv. 540.06
TELEFOON Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans 't land

GENT

VAN 15 tot 21 SEPTEMBER 1956
Tongen 3/4 75-80 fr ; Tongen kl.
50 fr. ; Tarbot grote 85-90 ; Tarbot
kleine 35 ; Griet midd. 45 fr. ; Gro-
te iek 29-32 ; Iek derde slag 20 fr. ;
Schelvis grote 40-45 fr. ; Schelvis
kleine 22 fr. ; Rog 19-25 fr. en ge-
kuist 48-50 fr. ; Kabeljauw 26-35 en
45 fr. ; Gullen 22 fr. ; Wijting 15-
18 fr. ; Hondshaai, gepeld 40 fr. ;
Makreel 18-22 fr. ; Rode Knorhaan
23 fr. ; Zeebaars, repen 38 42 fr. ;
IJle haring 16-18 fr. ; verse garnaal
60-70 fr.

BRUSSEL

VAN 15 tot 21 SEPTEMBER 1956
Tongen v/kleine 86-90 fr. ; Ton-
gen kleine 100-110 fr. ; Tarbot mid.
70-80 fr. ; Tarbot kleine 48-55 fr. ;
Griet kleine 40-50 fr. ; Grote iek
28-35 fr. ; iek derde slag 23-30 fr. ;
Schelvis, kleine repen 44-55 fr. ;
Rog, vlerken 60-75 fr. ; Kabeljauw
36-58-66-70 fr. ; Gullen, repen 44-
50 ; Hozemondhamme 60-70 ; Wij-
ting 18-20, repen 44-48 ; repen van
steenschol 40-55 ; Makreel 22-28 fr.
Rode knorhaan 30 fr. ; Zeebaars, re-
pen 45-58 fr. ; Leng, repen 44-50 fr.
Verse garnalen 80-90 fr.

Verwachtingen

ZATERDAG 29 SEPTEMBER :
Smalls : 0.83 (700 b. haring).
MAANDAG 1 OKTOBER :
IJsland : 0.250. 0.395 (2500 b.).
Kanaal : 0.122. 0.171, 0.127,
0.155, 0.166, 0.25. Z.291. Z.444.
Witte Bank : Z.537, Z.422. 0.140,
0.175. 0.119.
Noordzee : 0.228.
West : 0.246. N.211.
DINSDAG 2 OKTOBER :
IJsland : 0.89, 0.331, 0.292. 0.293
(2.000 b.).
Kanaal : 0.232. 0.120, 0.300.
Witte Bank : 0.244.
West : 0.198. 0.276. 0.196. 0.345.
WOENSDAG 3 OKTOBER :
IJsland : 0.86.
Noordzee : 0.342, 0.237, 0.239,
0.337.
Kanaal : 0.256. 0.105. 0.187.
Witte Bank : 0.173, 0.170, 0.131,
Z.547.
Oost : 0.154. Z.257.
West : 0.312, 0.77, N.806.
VERMOEDELIIK :
Van 120 pk tot 239 pk :
20-9 : 0.135 (WB), 0.15 (W).
25-9 : 0.277 (W).
26-9 : 0.152 (W).
27-9 : 0.147 (W), 0.532 (W),
0.33 (W), 0.327 (W).
Van 240 en meer pk :
20-9 : 0.118 (N), 0.124 (haring).
21-9 : 0.335 (haring).
22-9 : 0.242 (haring).

Grimsby's honderdjarige geschiedenis

VOOR 1856

In 1811 vormden enkele engelse zakenlui het plan om een pier te bouwen te Grimsby, die indertijd een handelshaven was van enig belang. Dit plan kende overal bijval en in 1812 werd met de werken aangevangen, en zelfs toen Napoleon's troepen Europa in rep en roer zetten, bouwde Grimsby voort aan zijn schitterende toekomst.

Het duurde tot 1835 voordat een gedeelte van de pier kon gebruikt worden. Dit was het begin van het Ferry-boot traject Grimsby-Hull.

Het grote keerpunt, dat voor de haven beslissend werkte was de aanleg van de spoorweg naar de stad, waarvan het bijzonderste gedeelte in 1845 beëindigd werd. Hetzelfde jaar legde Prins Albert de eerste steen van het «Koninklijk dok». Dit had een grootscheepse activiteit voor gevolg. Meer en meer mensen kwamen Grimsby bewonen, nieuwe mensen, nieuwe ideeën.

Nog voor de moderne bouwmethodes en materialen bekend waren, werd een hoge hydrolische toren gebouwd. De opening ervan had plaats in 1852. Deze dag werd een algemene verlofdag. De banner «We verwachten schepen» wapperde op de doktoren, en gedurende 50 jaren werd Grimsby de belangrijkste haven van Brittannië.

VISSERS GEVRAAGD

Rond deze tijd was het dat Grimsby belang begon te stellen in visserij. Vissers uit Hull, Brixham en andere havens werden uitgenodigd zich te Grimsby te komen vestigen. Een visserijdok werd aangelegd en in 1856 geopend. Het bevatte daarenboven een kleine panton, een rokerij en een vismarkt.

Ten einde de visserij te bevorderen, stichtten de autoriteiten, in samenwerking met de Great Northern and Midland Railway Company, een diepzeevisserij vennootschap en bouwden ze een vloot van 9 schepen.

Vergeten we niet dat de visserij te Grimsby slechts een zeer klein onderdeelje was van de totale commerciële bedrijvigheid van de haven.

Dat onderdeelje werd steeds groter, en een verzoekschrift uitgaande van het visserijbedrijf noodzaakte de havenautoriteiten de visserijdokken belangrijk uit te breiden.

Rond 1860 gingen de zaken steeds sneller en toen reeds werden 4.500 Ton vis bij spoor naar Midden-Engeland vervoerd en op de markt gebracht.

Drie jaren later meerden reeds 112 vissersboten in de dokken, en de bouw van nieuwe vaartuigen vermeerdeerde steeds.

1870 : 262 trawlers en 53 lijnboten. De zeventiger jaren waren echter hard voor de reders en de vissers. De lokale pers was gevuld met verslagen over ongelukken en verliezen. Nauwelijks een week ging voorbij zonder een fataal ongeval en dikwijls verging een boot met man en muis.

Honderden jonge kerels werden aangeworven en opgeleid, meestal komende uit weeshuizen en kindertehuizen. Deze jongens hadden een zeer hard leven.

MISHANDELINGEN

Het gebeurde niet zelden dat enkele onder hen dood geslagen wer-

den door een dronken schipper. De autoriteiten waren zonder medelijden en oordeelde deze gevallen als «ongelukke voorvallen, waaraan niemand schuld had».

Slechts de sterksten overleefden het harde leven en konden fortuin kweken. Een kloek vissers-ras werd aldus gevormd.

De werkvoorwaarden waren uiterst slecht en zowel vissers als leerlingen kregen het hard te verduren.

Het eten was echter goed en overvloedig en gaf de vissers de mogelijkheid snel te rekuperen van de enorme inspanningen.

BRANDY EN TABAK

Een groot gevaar voor deze hard werkende mensen waren de Belgische en Nederlandse «Brandy en Tabacco schepen» die gedurig rond de vissersboten zwalpten en probeerden hun waar aan de man te brengen. De gevolgen hiervan waren soms ernstig en het gebeurde maar al te dikwijls dat een vissersboot met een stomdronken bemanning en natuurlijk ledige netten moest meren.

Een soort Zeevaartpolitie, als tegenmaatregel opgericht deed deze «handelsschepen» spoedig uit de territoriale wateren verdwijnen.

De welvaart keerde terug en in 1871 werden 27.000 ton vis naar het binnenland gezonden, voor een totale waarde van 500.000 pond. Het aantal lokale vissersboten steeg tot 300, terwijl een dertigtal regelmatig te Grimsby markten.

VOLGENDE WEEK :
«GROTE PLANNEN»

HET MONTGOMMERY-DOK EN DE KUSTVISSERIJ

Vanwege het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw, Bestuur der Waterwegen, ontvingen we — antwoord op de petitie gezonden door het V.B.Z. namens de Oostendse kustvisserij — volgend antwoord :

«Ik heb de eer U te laten weten » dat mijn bestuur niet onachtzaam » is voor de moeilijkheden die zich » voordoen ingevolge het gebrek » aan geschikte aanlegplaatsen » voor de vissersschepen in het » Montgomerydok.

» Het is echter thans niet mogelijk » de aanlegplaatsen te vermeerde- » ren door baggerwerken uit te » voeren voor de westelijke kaai- » muur.

» Deze kaaimuur verkeert in een » toestand die versterkingswerken » vereist vooraleer dat er tegenover » op voldoende diepte gebaggerd » wordt.

» Bedoelde versterkingswerken zul- » len uitgevoerd worden zodra de » door mijn Departement toegeken- » de kredieten zulks zullen toelaten.

» Ik meen er hier nochtans te moe- » ten op wijzen dat, na voltooiing » van de thans aan de gang zijnde » werken tot bouwen van een nieu- » we garnaalmijn met de nieuwe » steiger, reeds een merklijke ver- » betering zal intreden voor wat » betreft het lossen der vissersbo- » ten.

DE IN-, AAN- EN UITVOER VAN VIS TOT 15 SEPTEMBER

Zaterdag vergaderde het Comité van de Invoer te Brussel onder voorzitterschap van

hierna volgen enkele gegevens omtrent de aan-, in- en uitvoer.

1. — Van 1 januari tot 15 september tellen men voor 1955 : 107 grote verkoopdagen en voor 1956 : 106 grote verkoopdagen, terwijl men er van 20 augustus tot 15 september, zowel voor 1955 als voor 1956, 12 tent. het aantal kleine verkoopdagen voor beide perioden is eveneens hetzelfde en bedraagt 6.

2. — Van 1 januari tot 15 september 1956 tellen men 23.009 vangsten (waarvan 4.360 visvangsten, 37 volle haringvangsten, 751 lje naringvangsten, 040 sprootvangsten en 17.278 garnaalvangsten).

Van 1 januari tot 15 september 1955, tellen men 21.211 vangsten (waarvan 4.440 visvangsten, 58 volle naringvangsten, 949 lje haringvangsten, 894 sprootvangsten en 14.870 garnaalvangsten).

Van 20 augustus tot 15 september 1956, tellen men 2.145 vangsten waarvan 517 visvangsten, 22 volle haringvangsten en 1.000 garnaalvangstenu, terwijl voor dezelfde periode van 1955, men 2.517 vangsten boekte, waarvan 502 visvangsten, 41 volle naringvangsten en 1.974 garnaalvangsten.

3. — Van 1 tot 11 september 1956 werd er 182 Ton demersale vis ingevoerd, waarvan 33 Ton uit West-Duitsland die uitsluitend uit «rode zeebaars» bestond.

Van 1 tot 11 september 1955 werd er 133 Ton demersale vis ingevoerd, waarvan niets uit West-Duitsland.

Van 1 januari tot 11 september 1956, werd er in totaal 6.862 Ton demersale vis ingevoerd, waarvan 1.369 Ton uit West-Duitsland (hierin bevonden er zich 1.010 Ton «rode zeebaars»).

Van 1 januari tot 11 september 1955, werd er 4.765 Ton demersale vis ingevoerd, waarvan slechts 302 kgr uit West-Duitsland.

4. — Wat de uitvoer betreft, werd van 1 januari tot 31 mei 1956 : 2.760 Ton demersale vis uitgevoerd (dit zijn de officiële gegevens van de Douane, doch zij reiken nog niet verder dan tot 31 mei 1956).

Voor 1955, bedroeg de uitvoer van 1 januari tot 31 augustus 3.842 Ton, van 1 januari tot einde mei 2.804 Ton.

5. — Wat inzonderheid de uitvoer van ronde vis (kabeljauw, schelvis en koolvis betreft), stellen wij de volgende toestand vast :

Van 1 januari tot 15 september :	
IJsl. kabelj.	4.420.257 29.045.520
And. kabelj.	3.117.390 29.217.780
IJsl. schelvis	3.649.827 20.670.990
And. schelvis	1.065.620 3.902.988
Koolvis	1.815.779 10.504.500
Van 1 januari tot 15 september :	
IJsl. kabeljauw	5.858.103 34.921.473
And. kabelj.	2.929.417 26.410.776
IJsl. schelvis	4.497.252 22.380.901
And. schelvis	745.891 2.549.925
Koolvis	2.165.885 10.027.072

6. — De kwaliteit van de ronde vis aangevoerd in de periode van 20 augustus tot 15 september 1956, is gemerkt als 1e kwaliteit. Slechts 80 kg Noordzeekabeljauw en 280 IJslandse schelvis werd als 2e kwaliteit bestempeld.

OPNIEUW DRIJFNETVISSERIJ TE NIEUWPOORT

Voor het ogenblik zijn er een zestal Nieuwpoortse vaartuigen zich aan het klaar maken om de drijfnetvisserij op haring deze winter aan te vangen.

Deze soort visserij schijnt te Nieuwpoort meer en meer succes te hebben. Inderdaad, de aldus gevangen haring is van uitstekende kwaliteit, kenners beweren zelfs dat ze veel beter zijn dan de Nederlandse maatjes. Voor de Nederlandse maatjes moeten we proefondervindelijk vaststellen dat de kwaliteit bij de vorige jaren niet meer dezelfde is. Men begint daar heel wat treilharing in te zouten en tenslotte treilharing niet dezelfde als drijfnettharing, ook al zijn het maatjes.

Van de Nieuwpoortse drijfnettharing weet men zeker dat het drijfnettharing is, verse drijfnettharing en geen andere.

ARBEIDS-ONGEVALLEN

ARBEIDSONGEVAL TIJDENS HET ZOEKEN NAAR EEN BETREKKING

Vraag van de Heer D'haeseleer, Volksvertegenwoordiger

Een bediende is in vooropzeggend en wordt het slachtoffer van een arbeidsongeval terwijl hij naar een andere betrekking zoekt. Geniet hij het voordeel van de wettelijke beschikkingen inzake arbeidsongevallen ?

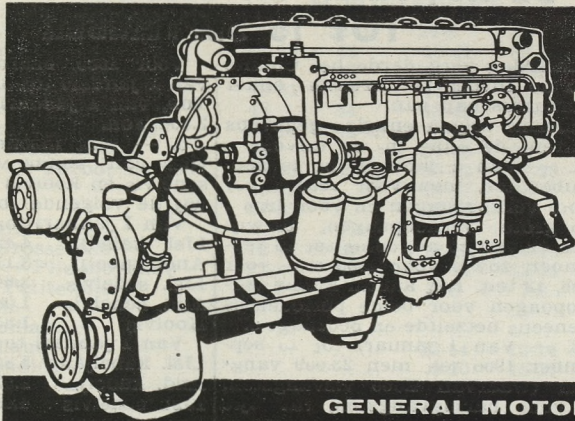
ANTWOORD : Het slachtoffer van het ongeval in kwestie kan geen aanspraak maken op de voordelen voorzien bij de wet op de vergoeding der schade voortspruitende uit arbeidsongevallen.

Inderdaad, op dat ogenblik bevindt de bediende zich niet in uitvoering van zijn bediendenkontrakt, daar de leiding, het gezag en het toezicht van het ondernemingshoofd ontbreken en evenmin op de weg van en naar het werk, zoals deze bepaald is bij artikel 1 van de besluitwet van 13 december 1945.

DE RAAD VAN EUROPA EN DE TERRITORIALE WATEREN

Tussen 15 en 28 oktober komt de raad van Europa te Straatsburg op nieuw bijeen. Een drietal jaar geleden werd, op aandringen van het Verbond der Belgische Zeevisserij, de kwestie der uitbreiding van de IJslandse territoriale wateren daar besproken op initiatief van de heer R. De Kinder, volksvertegenwoordiger en lid van de Raad van Europa.

Ingevolge de vergadering van de West-Europese Visserijfederaties te Bergen (Noorwegen), heeft het verbond der Belgische Zeevisserij de uitgebreide motie inzake de territoriale wateren overgemaakt aan de heer De Kinder. Deze heeft beloofd de kwestie opnieuw te bespreken en te verdedigen, samen met zijn kollega's van de andere landen die deel uitmaken van de Westeuropese visserijkonferentie.



GENERAL MOTORS TWEETAKT-SCHEEPSDIESEL

*Het wereldmerk met wereldservice!
Ingebouwde hydraulische keerkoppeling.
Vermogens van 60 tot 2800 pk*

GENERAL MOTORS CONTINENTAL - ANTWERPEN



Verre visserij Algemeen overzicht over 1955 van de British Trawlers Federation

(Vervolg van vorige week)

DE HOEVEELHEID KAPITAAL IN DE VLOOT BELEGD

In 1955 vonden grote veranderingen plaats in de vloot. Er werden zes nieuwe eenheden toegevoegd, die gezamenlijk £ 1.200.000 kostten. Vier trawlers van het vasteland werden in de vloot opgenomen. Dertien schepen werden gesloopt. Twee trawlers werden naar het buitenland verkocht. De algehele sterkte van de vloot liep terug tot 260 vaartuigen, ofschoon de totaal verzekerde waarde gelijk bleef, nl. £ 23.000.000.

Het besluit om zoveel (13) oude schepen te slopen was het gevolg van de sterk gestegen exploitatiekosten. De voornaamste oorzaak hiervan waren de hoge kolenprijzen, die de oudere schepen onrendabel maakten. Een moderne trawler vangt ongeveer tweemaal zoveel als een oud, vooroorlogs schip, zodat de huidige vangkapaciteit van de vloot is toegenomen. De aanvoeren in het jaar 1955 be- wezen, dat een kleinere maar meer efficiënte vloot aanzienlijk meer vis aan de wal kan zetten. Van de nieuwe trawlers, die allemaal ongeveer een inhoud hebben van 800 B.R.T. of wel 1500 ton waterver- plaatsing, werden er vier op Britse werven gebouwd en twee in Duits- land. Alle schepen voldoen aan de verwachtingen. Ze zijn uitgerust met gekoelde visruimen en de nieuwe, wetenschappelijke midde- len op het gebied van de navigatie en het opsporen van vis.

De vloot zelf betaalde in 1955 een hoge prijs voor de vis. In 1954 gin- gen 38 mensenlevens verloren, in 1955 63. Het verlies aan schepen verdubbelde, zijnde 6 eenheden.

De risico's, die kleven aan de uitoefening van de verre visserij werden voorts erkend door de oprichting van een verzekeringsfonds voor Vissers, waardoor het moge- lijk werd de uitkeringen uit het Weduwen- en Wezenfonds aan de nagelaten betrekkingen van de om- gekomen visserslui te verhogen. Hierdoor zijn de weduwen met het Regeringspensioen erbij verzekerd van een uitkering van ongeveer £ 5 per week. Niet vergeten mag wor- den, dat ook in het loonsysteem van de bemanning de gevaren van het beroep zijn gecalculleerd. On- verschillig of de reis een batig of

nadelig saldo oplevert, ontvangt de bemanning bijna 30% van de bruto besomming. In 1955 betekende het loonsysteem een aanzienlijk ver- hoogde bijdrage in het deelge- nootschap van de rederijen met de schippers en de bemanningen. Im- mers zonder de gages van de opva- renden te beïnvloeden stegen de exploitatiekosten per schip in 1955 met £ 5.500.

VISSERIJ TER ZOUTE

In de zomer van 1955 werden door 12 Humber-trawlers, die ge- woonlijk in die periode opliggen, een aantal zoutreizen gemaakt. De verre visserij levert in die tijd over- vloedige vangsten, maar de vraag naar vis is dan niet evenredig groot. De uitvoering van het zoutvisserij programma had tot gevolg, dat het aantal schepen, dat bleef opliggen, te verwaarlozen was. De 12 schepen maakten gezamenlijk 25 reizen, die elk 6-8 weken duurden en voerden 13.908.160 lbs zoute vis aan, die werd uitgevoerd naar Centraal- en Zuid-Europa en £ 447.577 aan devie- zen opracht. De zoutvisserij werd met zware verliezen uitgeoefend maar had het voordeel, dat de vis- serlui niet behoeften ontslagen te worden.

WELKE KANT GAAT HET HEEN ?

Er is een neiging om in de toe- komst grotere en snellere trawlers te gaan bouwen. De bedoeling hier- van is de kosten en prijzen stabiel te houden en zo mogelijk te verlagen, tenminste wanneer aan de algemene waardedaling van het geld een halt kan worden toegeroe- pen.

Alles zal worden gedaan om ge- schikte jonge mensen aan te moe- digen het vak van visserman te kiezen, een vak, dat vast werk biedt en goede beloning voor de presta- ties, welke worden geleverd. Hoe- wel vissen nimmer een tam en veil- lig beroep zal kunnen worden, zal alle aandacht moeten worden be- steed aan verhoogde veiligheids- normen, goede accommodatie en zal een uiterst moderne uitrusting ter beschikking moeten staan.

Investerings op grote schaal gaan door. Wanneer echter, zoals ook in andere bedrijfstakken het geval is, de exploitatiekosten blij- ven stijgen, zullen de kapitaal- investeringen wel eens kunnen wor- den stopgezet.

DE LONEN VAN DE VISSERS

Vissers werken harder en langer en nemen grotere risico's dan wie dan ook op de wal. Om die reden worden zij goed betaald. Ze ont- vangen niet alleen een basisloon maar bovendien een percentage uit de vangst. De vissers krijgen onge- veer één derde in handen van de bruto besomming.

De loonschaal is ingewikkeld en varieert van 10 % uit de netto be- somming als schippersdeel tot een bedrag van £ 6 per matrozendeel van elke £ 1000 bruto-besomming. Voor een bootsman bedraagt het deel op laatstgenoemde basis £ 12/10/0. Ook als een reis voor de rederij verlies oplevert, ontvangt de schipper een gegarandeerd mi- nimumbedrag en de bemanning een percentage van hetgeen de vangst oplevert alsmede een gega- randeerd vast loon. Grotere vang- sten betekenen grotere verdiensten en dit systeem spoort natuurlijk de bemanning aan hun best te doen.

In Hull en Grimsby, twee van de grootste visserijhavens, namen de verdiensten der matrozen be- langrijk toe en wel met bijna £ 2 per matroos per week op zee. De schippers, die ter verre visserij gingen en het jaar rond visten, verdienden gemiddeld meer dan £ 4500 in ongeveer 310 zeedagen. Dit gold voor alle schippers, on- verschillig in welke Britse haven zij thuis behoren.

Met uitzondering van de schip- per en de stuurman krijgen de op- varenden een basisloon betaald. Dit loon bedraagt op het ogenblik meer dan £ 7 per week. Zij genie- ten vrije voeding, welke op 5 sh. per dag wordt geraamd en een bonus uit de opbrengst van de traan, die aan boord uit de kabel- lauwlevers wordt gekookt en die op de wal verder wordt behandeld in de traankokerijen in Hull en Grimsby.

Het jaar 1955 bracht voor de vis- sers twee loonsverhogingen. De eerste loonsverhoging kwam af in maart en bezorgde de mannen een bijslag van 10/6 sh. per week op hun basisloon. De tweede, welke na onderhandelingen aan het eind van het jaar tot stand kwam, be- tekende een verhoging van het deel in de besomming, hetgeen wil zeggen, dat de vissers in 1956 bo- ven hun loon £ 5/10/0 per reis zul- len verdienen.

De verkoop van de vis van de trawlers bracht in 1955 £ 20.562.000 op. Hiervan werd ongeveer één derde of bijna £ 6.000.000 aan de vissers zelf uitbetaald. Ten op- zichte van 1954 was dit een verho- ging van 10 %.

JAARLIJKS VERLOF

VERLIES VAN VERLOFGELD DOOR HAVENARBEIDERS EN ZEEVISSERS TEN GEVOLGE VAN DE SPECIALE OMSTANDIGHEDEN VAN HUN ARBEID

Vraag van de Heer Goetghebeur,
Volksvertegenwoordiger

Is er geen mogelijkheid tot rui- me interpretatie van de wettelijke bepalingen betreffende het jaar- lijks verlof in het geval der ha- venarbeiders en zeevissers? In- derdaad, wegens de speciale om- standigheden van hun arbeid, ver- liezen deze personen soms hun ver- lofgeld omdat er geen rekening wordt gehouden met ziekte-dagen zo deze niet voorafgegaan zijn door werkprestaties.

ANTWOORD : De moeilijkheid van een strikte toepassing op de havenarbeiders van artikel 4 van het koninklijk besluit van 15 fe- bruari 1954 tot vaststelling in zake het jaarlijks verlof van de met da- gen werkelijke arbeid gelijk te stellen dagen arbeidsonderbreking is me niet ontgaan.

Op 26 maart en 24 mei 1955 werd een rondschrift aan de verlofkassen gezonden teneinde de havenarbeiders alsmede de kolen- lossers en de scheepsherstellere van de bij het koninklijk besluit van 15 februari 1954 voorziene ge- lijkstellingen te laten genieten, zelfs al waren ze niet verbonden door een arbeidskontraat de dag welke de gebeurtenissen die tot gelijkstelling aanleiding geeft voorafgaat, of al hebben ze min- stens één dag gewerkt tijdens de periode van twintig werkdagen welke de gebeurtenis voorafgaat, op voorwaarde dat ze zich regel- matig op het aanwervings- en kon- trolebureau hebben aangeboden.

De arbeiders verbonden door een aanwervingskontraat voor de zeevisserij werden in dit rond- schrijven niet beoogd. Hun toe- stand verschilt inderdaad van deze der havenarbeiders aangezien zij zich niet, zoals het voor deze het geval is, regelmatig, tot tweemaal daags, ter aanwerving moeten aan- bieden.

Een onderzoek zal niettemin wor- den ingesteld teneinde uit te ma- ken of de strikte toepassing van het koninklijk besluit van 15 fe- bruari 1954 voor deze arbeiders bij- zondere moeilijkheden met zich brengt.

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

TRIAD IJM.322 DOOR ZUIGER VLOT GEBRACHT

Met behulp van een kleine rijdende zandzuiger is de firma Maarschalk en v. d. Weijden uit Sassenheim er na twee dagen werken zaterdagmiddag om half vijf in geslaagd de IJmuidense kotter IJM. 322 «Triad» van het IJmuidense strand vlot te brengen.

De «Triad», van schipper Douwe Broek, strandde 12 dagen te voren, toen de motor van het scheepje uitviel. Voor de eigenaar was het toen heel moeilijk met de berging te beginnen.

Een bergingsmaatschappij vroeg f. 6000 en hiervoor werd te IJmuiden een aktie begonnen. Later meldde zich de Sassenheimse firma, en deze was bereid het werk voor f. 3000 uit te voeren met behulp van een zuiger.

In totaal werden vrijdag en zaterdagochtend ruim 800 kubieke meter zand verwijderd. De «Triad» kwam hierdoor met slagzij over bakboord op het strand in de gegraven geul te liggen, maar met behulp van de auto-zuiger slaagde men er in het schip weer recht te krijgen.

Ondanks de oostenwind kwam er in de loop van zaterdagmiddag ruimschoots water opzetten, zodat het scheepje al spoedig kwam te drijven. Met acht man aan de winch en af en toe een enkele slag van de weigerende motor schoof het scheepje langzaam in de richting van zee. Met een schuiver kwam de kotter daarna in dieper water, hetgeen vooral van een groep familieleden der schipper met gejuich en dansend werd begroet.

Nadat het anker was scheep gehaald, werd een rood-wit-blaauwe vlag gehesen om koers te zetten naar de IJmuidense haven.

MEER LIGPLAATS IN IJMUIDENSE HAVEN

Ook de begroting van het Staatsvisserijbedrijf te IJmuiden is eind vorige week na de opening van de vergadering der Staten Generaal door Koningin Juliana, verschenen. De begroting laat voor 1957 zien, dat een bedrag van f. 1.000.000 zal worden besteed aan de bouw van 200 meter kademuur aan de Haringhaven te IJmuiden. Deze kade zal worden aangelegd tegenover de sleepellingen van het bedrijf. De uitrustingskade en aanlegruimte te IJmuiden wordt met deze uitbreiding ongeveer met een kwart vergroot, daar de kademuur aan de Zuidzij acht honderd meter lang is.

Voorts is f. 60.000 op de begroting uitgetrokken voor de bouw van een tweede houten steiger voor de kottervloot. Deze steiger zal worden opgetrokken aan het eind van de Vissershaven tussen de bestaande steiger en het droogdok van het Staatsvisserijhavenbedrijf. De tweede steiger krijgt een lengte van 120 meter en aan beide kanten zal er ligplaats zijn. Voor de steeds uitbreidende kottervloot betekent deze uitbreiding eveneens een aanzienlijke verbetering.

De houten loopsteiger in de Haringhaven, die naar men verwacht in de toekomst moet worden gesloopt om het mogelijk te maken dat de Haringhaven wordt uitgebreid, zal worden vernieuwd en wellicht meteen worden verplaatst.

De regelmatige vervanging van de viskisten in de IJmuidense hallen vergt in 1957 een bedrag van f. 35.000. Of dit weer houten kisten zullen worden, staat nog niet vast. Wellicht gaat men over tot de aanschaffing van plastiek kisten.

Het perron achter de hallen C en D te IJmuiden zal worden verbreed. Met de Nederlandse Spoorwegen zal eerst overeenstemming moeten worden bereikt over de wijziging van het spoorwegverkeer en daarna kan met dit werk worden begonnen. Een bedrag van f. 50.000 is inmiddels gereserveerd. De werkzaamheden aan de halvloeren, die elk jaar worden verricht, vragen dit jaar f. 20.000.

«SAMENWERKING» BLIJFT BESTAAN

De visserijvereniging «Samenwerking» te IJmuiden is blijven bestaan. De buitengewone ledenvergadering werd donderdag druk bezocht en er is tenslotte een nieuw bestuur gekomen: voorzitter C. v.d. Zwan, ambtenaar in IJmuidens hallen voor het Bedrijfschap, en leden: H. Broek, Geijteman J., Kraaienoord J., Dukel B., S. Groen en J. Zwart. Het huisbezoek aan zieken zal worden verbeterd, en hiermee hebben zich belast de heren J. Geijteman en K. Anker. De vereniging telt thans 162 betalende leden, meest visknechten en havenarbeiders.

B. VAN LEEUWEN OVERLEDEN

In de nacht van woensdag op donderdag is vorige week te Scheveningen overleden de reder B. van Leeuwen Szn, directeur eigenaar van de rederij Bernardus van Leeuwen. Hij bereikte de leeftijd van 83 jaar.

De overledene richtte in de eerste wereldoorlog een eigen rederijbedrijf op en tevens een kuiperij. Twee schepen waren in de vaart: de SCH. 105 en SCH. 339.

De begrafenis heeft maandagmiddag plaats gehad op de Algemene Begraafplaats.

STEUN VOOR VISSERS GEBR. BLOK

De Scheveningse gebroeders Blok, die Curacao in West-Indië al jarenlang als standplaats hebben, kampen nog steeds met grote moeilijkheden in dit gebied met hun visserij. Curacao overweegt nu steun aan de gebrs. Blok te verlenen tot een bedrag van f. 200.000. De overheid op Curacao heeft grote waardering voor de pioniersarbeid op visserijgebied in de west door de gebrs. Blok.

Het geld is voornamelijk bedoeld als bijdrage voor de diepzeevisserij die de Scheveningers willen beginnen.

«DE HOOP» EN «WILLEM BEUKELSZ» BEPROEFD

Dinsdag, 2 oktober, zullen voor de kust bij IJmuiden uitgebreide proeven worden genomen op het hospitaalkerkschip «De Hoop» en op het Rijksvisserij Onderzoekingsvaartuig VO. I «Willem Beukelsz». De Koninklijke Marine heeft de apparatuur beschikbaar gesteld om met beide schepen slinger- en stamproeven te nemen. Voorts werken aan deze proeven mee de Visserij Inspektie en r. Gerritsma van de Technische Hogeschool te Delft.

Als standaardchip zal de IJmuidense loodsboot «Deneb», waarvan alle gegevens bekend zijn, worden gebruikt. De gegevens van het standaardchip kunnen dan worden vergeleken met de te onderzoeken schepen.

Dat men tot deze onderzoeken overgaat, heeft de volgende oorzaken: het nieuwe hospitaalkerkschip is op zee wreed gebleken. Aan de hand van de cijfers, die men bij de proeven hoopt te vinden, zullen wellicht bepaalde voorzieningen aan het schip getroffen kunnen worden.

De «Willem Beukelsz» — ook een nieuw schip — gedraagt zich daarentegen anders: het schip slingerd rustig en gelijkmatig. Een bezwaar is het echter dat het schip te diep doorslingert, waardoor het werken in het laboratorium voor de biologen heel moeilijk wordt. Wellicht kunnen ook op de «Willem Beukelsz» verbeteringen worden bereikt na de proeven.

PROEFVAART VAN SCH.101 BINNENKORT

De Scheveningse trawllogger SCH. 101 «Johanna Maria», die voor de rederij Jaczon bij de Sleephelling Maatschappij te Scheveningen in aanbouw is, zal binnenkort aan de visserij gaan deelnemen.

Het schip nadert de voltooiing en zou eind van deze week of begin volgende week de proefvaart maken.

De SCH. 101 is een zusterschip van de SCH. 196. Het heeft een lengte van 42,85 meter, is 7,20 m. breed, 3,60 m. hol en heeft een 600 P.K. hoofdmotor.

FRANSE «AILLETTE» IN IJMUIDEN

De Franse oorlogsbodem «Aillette», die als visserij-politiekruiser dienst doet, heeft maandag en dinsdag een bezoek aan IJmuiden gebracht, hetgeen officieel geschiedde. Het schip meerde af naast de IJmuidense loodsboten in het Noordzeekanaal bij de Kleine- en Zuidersluis.

Maandagnamiddag hebben de Franse gasten een voetbalwedstrijd gespeeld tegen een elftal van «Havenkwartier», samengesteld uit werkers in het IJmuidense sluisengebied. Nederland — Frankrijk eindigde in een 2-2 uitslag. Dinsdag brachten veertig Fransen een bezoek aan Vollandam en Marken, vanwaar zij bepakt met souvenirs terug keerden.

DR. B. HAVINGA MET PENSIOEN

De directeur van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden, dr. B. Havinga, zal in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd op 1 februari 1957 de dienst verlaten.

Hij zal worden opgevolgd door dr. P. Korringa, die vooral grote bekendheid heeft gekregen door de bestrijding van de oesterziekte en de ontdekking van de periodiciteit in de broedval van de oesters.

PELSERVISSERIJ MET ATOOMTRAWL MOGELIJK

Het Nederlandse rijksvisserijonderzoekingsvaartuig VO. I de «Willem Beukelsz» heeft vorige week ten behoeve van de Nederlandse kottervisserij het oostelijk gedeelte van het Engels Kanaal afgezocht op het voorkomen en de verspreiding van de pelsers — een kleine haringachtige zeevis.

Er bestonden namelijk plannen bij de Nederlandse kottervissers om vooral voor de konservenfabrieken op deze vissoort te gaan vissen.

Het onderzochte gebied liep van het Nauw van Calais tot de lijn Wight - Cap d'Antifer en hierbij werden visscholen aangetroffen tussen de Vergoyerbank en Dieppe binnen een afstand van ongeveer 20 mijl van de kust.

De reis werd meegemaakt door de bioloog de h. J. Zijlstra en de Urker schipper van de UK. 125 Leen v.d. Berg.

De vis bevond zich zowel over dag als 's nachts boven de bodem en daardoor buiten het bereik van de haringtrawl, maar grotendeels binnen het bereik van een atoomtrawl. Het aantal scholen was betrekkelijk klein, zodat niet vaststaat of hierop een lonende visserij mogelijk is. Over de identiteit van de vis kon geen zekerheid worden verkregen, maar het lijkt niet waarschijnlijk dat hier sprake is van pelsers, daar er met de haringtrawl enkele werden gevangen.

Wij vernemen nader dat de Urker schippers voorlopig nog niet aan de pelservisserij willen beginnen in het Kanaal, daar er nog te veel onzekere factoren zijn en te meer omdat de haringaanvoer inmiddels iets beter is geworden.

HAVENMOND IJMUIDEN WORDT VERBETERD

De minister van Verkeer en Waterstaat, mr. J. Algera, heeft in de toelichting op zijn begroting voor 1957 medegedeeld, dat de toegangsweg uit zee naar de havens van Amsterdam grote aandacht vraagt. Er zal een ontwikkelingsplan van het kanaal en van het sluisencomplex te IJmuiden worden opgesteld, mede teneinde de hiervoor nodige gronden te kunnen reserveren en ook de ontwikkeling van de aanliggende gemeenten in dit opzicht in goede banen te kunnen leiden.

Ook zal in de naaste toekomst de havenmond te IJmuiden verbeterd dienen te worden teneinde Amsterdam ook bereikbaar te doen zijn voor moderne, zeer diepgaande schepen.

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

Donderdag 20 september

Vandaag staat in de krant een grote foto waaronder de melding dat in Engeland een korps schooljongens opgericht wordt die zich interesseren aan de visserij. Deze jongens krijgen dan gedurende het verlof gelegenheid mede te varen met de vissersvaartuigen, worden alzo vertrouwd met het zeemansleven en het werk, helpen allerhande kleine werkjes uitvoeren aan boord en een belangrijk percent van die jongens blijven de zee getrouw.

Wel iets om over na te denken bij ons, en vooral om na te volgen. Maar aan de administratieve traagheid die wij kennen mogen we wellicht een oplossing verwachten voor het personeelsvraagstuk nadat de minister van een verlofreis naar de maan zal teruggekeerd zijn, en de eerste reizen naar de maan zullen pas rond het jaar 2.000 kunnen ingericht worden, lees ik in dezelfde krant...

Vrijdag 21 september

De Herfst begint vandaag en meteen het sprotseizoen. Men komt opeens mededelen dat er sprake mag verwacht worden omdat er twee schepen vanmorgen vroeg met het atoomnet vertrokken zijn. Met de zomer die we nu kennen en het sprotseizoen één maand vóór tijd, het haringseizoen twee maanden achteruit en de garnaal die ook later is, weten we nu niet meer of de almanak nog juist is ofwel of de natuur een loopje begint te nemen met ons.

Zaterdag 22 september

Vandaag worden er inlichtingen gevraagd over de lichten die moeten gevoerd worden door de drijfnetvissers. Op het eerste zich is alles klaar en duidelijk: reglement bladzijde zoveel, enz... Maar wie het reglement aandachtig leest en daarna vergelijkt met de Franse tekst, stelt tot zijn ontzetting vast dat de twee teksten verschillend zijn.

Men had wel een beetje beter moeten letten op de vertaling van dergelijke belangrijke zaken. Men is anders zo sekuur met de navolging van de reglementen, waarom dan niet sekuur met de opstelling er van?

Zondag 23 september

Een nieuw ministerie voor de zeevisserij? We lezen in een Brussels blad dat het Ministerie van Middenstand op zoek is naar personeel, dat er enkel kan komen als er meer werk is. En waarom zou men dan niet, aldus het blad, in dit ministerie opnemen alles wat logischer wijze onder dit ministerie zou moeten vallen: hotelbedrijf, zeevisserij en andere. Tenslotte vragen we ons ook af waarom we niet bij het ministerie van middenstand zouden verzeild raken. Bij Verkeerswezen waren we als een vreemde eend in de bijt, bij landbouw zijn we het stiefkind naast de boeren. Reders zijn middenstanders, maar dat is niet de hoofdzaak. We zouden er met niet veel zitten in de middenstand en de minister zou dan misschien meer tijd hebben om zich met de problemen van visserij bezig te houden.

Maandag 24 september

Vandaag ben ik tegenwoordig bij een examen. Een der kandidaten heeft een studie gemaakt over de mogelijkheden voor Nederlanders om zich te vestigen in België en in hoeverre dit aan de Belgen

toegelaten is in Nederland.

In theorie is alles prachtig en klopt alles. Benelux was zelfs aanleiding om zeer vriendschappelijke akkoorden te sluiten waardoor de grenzen aan beide kanten opengezet werden voor handelaars en neringdoeners. In de praktijk is het heel wat anders: België wordt letterlijk overstroomd met Nederlandse onderdanen die om alle redenen in ons land komen handel drijven, wij Belgen, hebben immers getrouw ons akkoord gevolgd en onze verontnissingen nageleefd. Daarentegen zijn er slechts bitter weinig Belgen die hetzelfde kunnen en zelfs «mogen» doen in Nederland, ondanks alle akkoorden.

De Nederlanders hebben er immers wel voor gezorgd dat er tijdig belemmeringen kunnen gemaakt worden voor Belgen. Antwerpen en Brussel vooral zijn vergeven van de Nederlandse handelaars, ook in Limburg zijn ze talrijk en de provincie Luik weet er ook van mee te spreken.

Is het dan te verwonderen dat de verkoop van Belgische vis in ons land zo moeilijk van de hand gaat? Er zijn honderden Nederlandse vishandelaars en leurders in ons land en een Hollands visje kan goedkoper afgezet worden om publiek-geheime redenen.

Dinsdag 25 september

De Nederlandse oesterkwekers hebben met veel tamtam het nieuwe oesterseizoen ingezet, vooral dan in de hoop hun bedrijf meer in het daglicht te plaatsen en hun belang aan te tonen. Daarom hebben ze ook gesproken over het «Deltaplan» dat dreigt deze nijverheid lam te leggen. We wensen hen alle succes met hun verdediging van hun boterham. Maar wat zou men er in België van denken eens van deze plannen (de Deltaplannen wel te verstaan) gebruik te maken om een grootse oesternijverheid op te bouwen? Uit de statistieken blijkt dat België de grootste afnemer is van oesters uit Nederland (3/4 van de 25.000.000 Zeeuwse oesters worden in België verorberd). Bestaat hierin geen mogelijkheid? We hebben toch een bekende oesterteelt gehad te Oostende? En de plaats is er toch ook?

Woensdag 26 september

Weet U dat ons land over een enige instelling beschikt? Namelijk de «school van de luchtmacht te Brustem». Die school kost het land zeker een schoon stukske geld, maar schaaft aan geen enkele nijverheid. De «Sabena» beschikt niet over een eigen opleidingschool, maar betreft heel zeker de meeste piloten uit deze school en uit de luchtmacht.

Voor de zeevisserij heeft men minder aandacht. Er zijn wel veel visserijscholen in onze gewesten, maar ze dienen tevens als opleiding voor de zeemacht die, nog meer dan de luchtmacht, behoefte heeft aan personeel. Waarom zijn er geen enkele miljoenen ter beschikking om onze zeemacht een eigen school te geven die haar zal toelaten, niet meer in visserijmiddelen, maar over gans het land haar personeel te rekruteren? Het moet dan nog geen school zijn waar er voor meer dan 600.000.000 fr. materiaal staat. Met veel minder kan het zelfs nog beter, maar men moet willen.

Brief uit Yerseke

Nr 612

YERSEKE 22-9-'56

HET PRACHTIGE WEER

Millioenen genieten van de prachtige na-zomerdagen. Ook op ons dorp is er bij velen (vrijwel allen) meer dan voldoening over deze nakomers. Wat evenwel niet wil zeggen dat hiermee alles is verteld, want aan de oesterverzending was het reeds duidelijk te merken, dat het voor dit produkt te warm was om in dezelfde mate gevraagd te worden dan vorige week. Ook bij de mossel- en visverkoop was hetzelfde op te merken. Vooral voor deze week met drie ekstra-vastendagen verwachte men (en met recht) een grote vraag. Dit viel evenwel door de warmte zeer tegen, zodat we reeds hoorden van grote overschotten althans wat de (verse) vis betreft. Van mossels heeft men niet zo gauw teveel want die kunnen iedere dag worden besteld, terwijl vis als regel 's maandags of dinsdag voor de gehele week wordt ingekocht. Voorheen toen alle leurbourten werden bediend door zelfvarende en van Holland invoerende handelaars, moest ook 't geen men dacht te kunnen verkopen in een keer worden meegenomen. Viel het dan slecht uit wegens te grote warmte, die later optrad, dan werden soms flinke partijen overboord gezet. Hoewel de mosselen toen in vergelijking met nu, spotgoedkoop waren, vielen der-

gelijke weken toch zeer nadelig uit. Nu is echter met alles schade en nadeel voor de oester- en mosselkweek, wat deze warme dagen brengen. Voor de grote oesters is dit weer zeer bevorderlijk om de viskwaliteit wat te verbeteren wat vooral op de Yerseke Bank nodig is. Verder om dezelfde oesters nog wat meer te doen verzwaren en dan laatst maar niet het minst voor de jonggeborenen der oesters op schelpen en pannen heeft deze nazomerperiode haar waarde. Door het koude weer bleef hetgeen viel aan jonge oesters uiterst zeldzaam klein. Om deze kleinen voor de ondergang gedurende de winter te behoeden of de sterfte tot een minimum te beperken, is dit weer zeer dienstig. Zoals men ziet: schade en nadeel aan de ene, winst en voordeel aan de andere kant. 't Zelfde geldt zo ongeveer voor de mosselkweek. Vooral nu nog zoveel kwekers wegens gebrek aan bruikbare mossels niet aan 't leveren toe zijn is mooi weer zeer gewenst om de groei te versnellen. Nog te meer op dit ogenblik want wel werd besloten tot toestaan van het leveren van mosselen van iets kleiner maat, maar de handelaars nu gewend te werken met goede Deense mosselen, die hard van schelp en sterk van weerstandsvermogen zijn, voelen er weinig voor met de zoveel lichtere zwakke mosselen (hoewel van prima viskwaliteit) te beginnen. Zeker nu 't zo warm werd en volgende week Parijs zal beginnen. Als dit zal doorgaan, als 't zo warm blijft, vraagt men zich reeds af.

ZEEBRUGGE

KORRE IN SCHROEF

De Z.499 van schipper Declodt Gustaaf bevond zich ter visvangst toen plots de korre in de schroef terecht kwam. Bij het pogen om de korre vrij te maken werd de bakboordvoorgalg geplooid. Het schip kon nochtans op eigen krachten de haven van Zeebrugge bereiken.

De Z.473 van schipper Cocquit Fernand bevond zich ter visvangst toen de korre vaststloeg. Deze kon echter terug worden vrijgemaakt. Niettemin had het schip schade opgelopen daar de topas van de vislier geplooid werd.

SCHADE AAN SCHROEFAS

De Z.530 van schipper Van Torre André moest terug de haven aandoen daar de verdichtingsbus en de kraag van de schroefbus ernstige schade leden.

OPSLEPING

De Z.406 van schipper-eigenaar Van de Heyde Philibert, liep defekt op aan de schroefas. De Z.30 van schipper-eigenaar Rappé Oscar kon het schip behouden opslepen naar de haven van Zeebrugge.

ZEILBOOTJE OPGEPIKT

De Z.500 van schipper Vlietinck François bevond zich ter visvangst toen de bemanning, welke aan dek vertoefde, een zeilbootje bemerkte. Het was bootje was 2,70 m. lang en 1,30 m. breed. Er waren 2 zitplanken in vastgemaakt. Daarbuiten droeg het scheepje geen kentekens.

MOTORDEFEKT

De Z.34 van schipper Van Dierendonck Lucien bevond zich ter garnaalvangst toen de tweede cylinder warmliep. De Z.498 van schipper-eigenaar Brouckaert Julien bracht het vaartuig naar de haven van Zeebrugge.

VERLIES VAN SCHROEF

De O.3 van schipper Daems Isidor bevond zich in volle zee toen de bemanning plots een harde kloppende vast op het achterdek. Men stelde vast dat het schroef verloren gegaan was. De Z.34 die in de nabijheid vaarde, bracht de O.3 naar de haven van Zeebrugge.

LAATSTE BERICHTEN

TREKKEN VAN MOSSELZAAD

Na tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij werd bekomen dat het trekken van mosselzaad voor de Zeebrugse zowel als voor de Boekhoutse vissersvaartuigen, toegelaten is van 1 oktober tot en met 30 april.

VAARTUIG VERKOCHT

De welgekende reder Jan Troost, heeft zijn vaartuig O.200 «Jonge Jan» verkocht aan Romeo Viaene en Omer Lambrecht, respectievelijk schoonzoons en zoon van de reder van de gewezen O.176: August Lambrecht.

We vernemen dat August Lambrecht thans een nieuw schip in aanbouw heeft op een Zeebrugse scheepswerf.

ZAAK REGIE GEPLEIT

Na zeven jaar op de rol te hebben gestaan, is de zaak van de regie, eertijds door het V.B.Z. in gang gestoken, door Mter Six gepleit op woensdag 26 september voor de rechtbank van eerste aanleg te Brugge.

Het lot van vele reders hangt af van de uitslag van deze belangrijke betwisting. Het vonnis zal waarschijnlijk binnen de twee maanden geveld worden. We houden onze leden op de hoogte.

Verslagen van het F.A.O. Kongres te Rotterdam

Nieuw Aureomycine Poeder houdt vis vers

HET GEBRUIK VAN ANTIBIOTICA EN KWALITEIT-SCHATTING

Het gebruik van antibiotica als een hulpmiddel om vis in verse toestand te houden en de vraagstukken verbonden met de schatting van de kwaliteit van vis waren de hoogtepunten van de «International Meeting of Fish Processing Technologists» (Rotterdam 1956).

Het 1e verslag van de werkgroep van de FAO «Interim Committee on Fish Handling and Processing» over bevroren vis werd voorgesteld door Mr F. Bramsnaes, Directeur van het Technisch Laboratorium van het Deens Ministerie van Visserij en Voorzitter van de werkgroep.

In de loop van zijn verslag zegde Mr Bramsnaes dat het moeilijker is vis vers te houden dan ander voedsel te bewaren in dezelfde voorwaarden.

Het meeste voedsel wordt in goede voorwaarden gehouden op om het even welke lage T° maar vis daarentegen is een gevoelig produkt.

Spreker gaf een vb. dat kabeljauw 2 maal zo lang vers blijft aan 0°C dan aan 4°C.

Dit feit dat in latere jaren aangehouden was door wetenschapsmensen was van een enorm belang voor het visserijbedrijf.

Het 2e verslag van de werkgroep betreffende visserij produkten voor tropisch verbruik werd voorgesteld door Mr K. Bakken, «Norwegian Fisheries Research Institute» te Bergen. Hij verklaarde dat de werkgroep de voedselgebruiken in tropische landen heeft bestudeerd. Als uitslag van deze opzoekingen heeft deze groep het besluit genomen dat er een potentiële markt is van ongezoeten, gedroogde of gerookte volle haring en andere vis, alsook voor gerookte gesneden vis, zoals voor een vismaaltijd, in vele tropische landen.

Dit verslag toonde aan dat de visserij-industrie in Europa en Noord-Amerika een belangrijke afzet zou kunnen vinden voor zekere produkten in streken zoals Afrika en Azië, waar een gevoelige nood bestaat aan dierlijke eiwitten in de voedselvoorziening van de massa.

Dhr E. Heen, directeur van het «Norwegian Fisheries Research Institute, Fisheries Department» te Bergen, stelde het verslag voor van de werkgroep die als onderwerp had het bevroren van vis in grote hoeveelheden.

Dit verslag stimuleerde belangrijke betwistingen tussen de vertegenwoordigers en dit vooral de vergadering aan het onderwerp van de bevroren vis kwam, in dewelke er 17 verslagen werden voorgesteld.

De 1e zitting van het symposium liep met 9 verslagen over het gebruik van antibiotica en bacteriostatisch ijs en het was duidelijk dat de discussies die volgden het onderwerp van de antibiotica in de voorkeur van de mening van de deelnemers legde.

De meeste van de negen verslagen betroffen experimenten welke gemaakt werden met antibiotica.

Het kan algemeen gezegd worden dat het experiment aantoonde dat het gebruik van antibiotica een belangrijke hulp kan bieden om vis in verse voorwaarden te bewaren. In sommige gevallen bestaat er zelfs mogelijkheid de vis 2 tot 3 maal langer te bewaren dan met de gebruikelijke methode als bv. opbergen in ijs.

Er werden verschillende gebruikswijzen van antibiotica beschreven in dit verslag. Sommige betroffen ijs doordrenkt met Aureomycine of een ander antibioticum.

Het was zeer duidelijk door het voorgesteld verslag en door de besprekingen dat één van de vraagstukken betreffende de visserij er in bestond om een methode te vinden welke aantoonde dat het verblijf van enig antibioticum in vis zo gering is dat het onschadelijk is voor een levend wezen.

Er werd uiteengezet op het kongres dat de Regering en openbare gezondheidsautoriteiten behoefte hebben aan gedetailleerde feiten betreffende het gehalte van antibiotica en de onschadelijkheid voor menselijke wezens, alvorens zij het gebruik van antibiotica om vis te bewaren, zouden rechtvaardigen. Totnogtoe heeft geen enkele regering het gebruik van antibiotica voor dit doel aangewakkerd.

Sommige experts verlangen dat het probleem van de antibiotica zou moeten aangevat worden met «gezond verstand» en dat een goede verstandhouding de vooruitgang op dit gebied zou in de hand werken.

Inderdaad waren veel experts op het kongres van mening dat het nodig is dat grote proeven moeten genomen worden door verantwoordelijke diensten, in het gebruik van bv. door Aureomycine bewerkt ijs op de trawlers.

Dit zou kunnen verricht worden met de medewerking van de openbare gezondheidsautoriteiten en de resultaten zouden een zeer duidelijke gids vormen voor verdere actie.

Veel technologen voelden aan dat het gebruik van zulke antibiotica als Aureomycine, kan uitgebreid worden tot de commerciële visvangst in de nabije toekomst.

Sommige experts voelden inderdaad aan dat antibiotica moet aangewend worden zonder verder uitstel.

Dr. H.L.A. Tarr van de «Fisheries Research Board of Canada», die een pionier was in het gebruik van antibiotica om vis te bewaren, heeft de mening uitgedrukt dat de antibiotica niet gevaarlijk zijn zou voor de menselijke gezondheid.

2 verslagen van Amerikaanse wetenschapsmensen toonden aan dat in één onderzoek, filets van vis, behandeld met 10 p.p.m. van chlortetracycline, cloramphenicol, oxytetracycline en tetracycline enkel bederven na respectievelijk 8, 10, 11 en 13 dagen, dit in vergelijking met 4 dagen voor onbewerkte filets.

Een andere proef toont aan dat filets van schelvis, gedurende 30 seconden ondergedompeld in antibiotica, in een goede konditie blijven gedurende 7 dagen en meer.

Dr. J.M. Shewan van de Torry Research Station in Aberdeen, deed opmerken dat schelvis en kabeljauw (in een uitstekende konditie gehouden worden gedurende 7 tot 10 dagen langer dan mogelijk bij konventionele methodes. Deze resorptingen aan boord van een trawler.

Japanse wetenschapsmensen, T. Tomiyama, Y. Yone en S. Kuroki van de Kyushu Universiteit toonden succesvolle resultaten aan in proeven met Aureomycine gebruik in opgestapelde gele croaker, rode zeebrasem en rode tong.

Een lezing over «Aureomycin as an Ice Additive» door B. Albertsen uit het Technologisch Laboratorium bij het Deens Ministerie van de Visserij, deelt mede dat proeven over schelvis aanwijken dat deze

vis 5 à 6 dagen langer in goede voorwaarden kan blijven als zij in ijs bewerkt met Aureomycine werd gedompeld.

Eenvoudige resultaten worden medegedeeld door Sverre Hjorth-Hansen van de Norwegian Fisheries Research Institute te Bergen.

Handelend met de «Public Health Aspects of the Use of Antibiotics in Foods» zegt C. Engel van het Centraal Instituut voor Voedselonderzoek te Utrecht dat «gevoeligheid van toekomstige patiënten» en de inductie van weerstand in geslachten van bacteriën, belangrijke problemen zijn die voorzichtig moeten onderzocht worden alvorens de toelating gegrond is om antibiotica aan te wenden om voedsel in verse toestand te houden.

Als het peil van antibiotica in vis of ander vers voedsel verwaarloosd is, dan zijn er sommige objecties tot het gebruik verdreven.

Het beste antwoord zou zijn om antibiotica te gebruiken die nog niet aangewend worden in de geneeskunde en die geen aanleiding geven tot schade van de weerstand in antibiotica aangewend in het menselijk lichaam.

Mr. C.H. Castell van de Fisheries Research Board van Canada zegde dat de 1ste vereiste om vis in een versere toestand aan wal te brengen is een meer hygiënische behandeling van de vangst aan boord van vissersvaartuigen. Wanneer dit uitstekend is dan kunnen antibiotica gebruikt worden om vis te bewaren. Antibiotica zouden niet moeten gebruikt worden om de slecht hygiënische behandeling te verbeteren.

Andere experts stippelden uit dat fabrieken van antibiotica hieraan op de hoogte zijn en dat ze akkoord zijn met de mening uitgedrukt door Mr. Castell.

5 voordrachten werden gewijd aan gekoeld pekkel en koud zeewater en een belangrijke discussie greep hieromtrent plaats.

Maar naast de voordrachten betreffende de antibiotica, gaven de 12 voordrachten betreffende de kwaliteits-schatting van verse vis aanleiding tot de meeste discussies.

Hier had het kongres het over de organoleptische en objectieve methodes van kwaliteits-schatting en het was vanzelfsprekend dat de technologen dachten dat er meer gebruik zou gemaakt worden van het vaksysteem om de kwaliteit van vis te testen. Het was duidelijk dat er geen methode of systeem werd uitgedacht die algemeen toepasselijk was, maar er werd aangevoeld dat er vooruitgang werd gemaakt op dit gebied. De moeilijkheid was een objectieve methode te vinden om de kwaliteit van vis te toetsen, die kon aangewend worden op een commerciële basis maar er moet nog veel experimenteel werk geleverd worden.

Er is geen twiifel dat het kongres praktische resultaten had.

Misschien was het meest belangrijkste voor het visserijbedrijf, de duidelijke uitdrukking van de mening van de experts dat het tijd werd om de proeven nopens het gebruik van antibiotica van het laboratorium op het commercieel plan te brengen.

De experts voelden dat deze proeven moesten gedaan worden met de medewerking van de Regering en de openbare gezondheidsautoriteiten, vooral met vaartuigen en in het bijzonder met deze die op verre afstanden vissen.

Dit zou de waarde van antibiotica in de bewerking van vis in een

KLEINE AANKONDIGINGEN

Te Koop

TE KOOP : Motorvissersvaartuig in hout van 1939. Br. T. 75. Motor Deutz van 200 pk van 1939. Verzekerd 1.650.000 F. Verkoopprijs 1.200.000 F.

TE KOOP : Motorvissersvaartuig, in hout, geb. 1949, 80 brt. Motor ABC 180 PK van 1950, geschatte waarde 2.300.000 F. Verkoopprijs 1.200.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 102.

MOTORVISSERSVAARTUIG in hout in 1942, voorzien van een motor AWA van 120 PK van 1943, verzekerd voor 900.000 F. Te koop voor 750.000 F.

MOTORVISSERSVAARTUIG in hout in 1943, motor AWA van 160 PK van 1943. Verzekerd voor : 1.200.000 F. Te koop voor : 850.000 F.

TE KOOP : Motorvissersvaartuig in hout. Herbouwd in 1948. Br. T. 23, gebouwd op de werf Hermans te Brugge. Motor Bolnes 60 PK van 1936. Verzekerd : 400.000 F. Te koop voor 225.000 F.

TE KOOP : Motorvissersvaartuig in hout, gebouwd op de werf Borrey Br. T. 23, Motor ABC 80 PK van 1954. Prijs : 900.000 F. Verzekerd voor 1.250.000 F.

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

TE KOOP GEVRAAGD : STALEN SCHEPEN welke niet ouder zijn dan 30 jaar en uitgerust met motoren boven de 250 PK. Schrijven met foto, inlichtingen, bureel blad nr. VC.

HOOGWATER TE OOSTENDE

28 vrij	06.29	00.32	41	11
	19.15	13.17	43	11
29 za	08.03	01.57	40	12
	20.51	14.49	43	11
30 zo	09.31	03.25	42	12
	22.10	16.12	46	8

OKTOBER

1 ma	10.35	04.38	45	10
	23.11	17.20	49	5
2 di	11.27	05.38	48	7
	—	18.16	—	2
3 wo	00.01	06.27	50	5
	12.12	19.04	50	1
4 do	00.43	07.10	51	4
	12.52	19.46	51	1

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMILJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot
de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

verse toestand verklaren en zou ook toelaten de kansen van antibiotica in vis te bepalen.

Het kongres toonde dat een groot deel werk nu moet gedaan worden in de schatting van de kwaliteit van vis en dat dit kan leiden tot de bepaling van kwaliteits-schatting van de vangsten in de leidende vislanden.



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

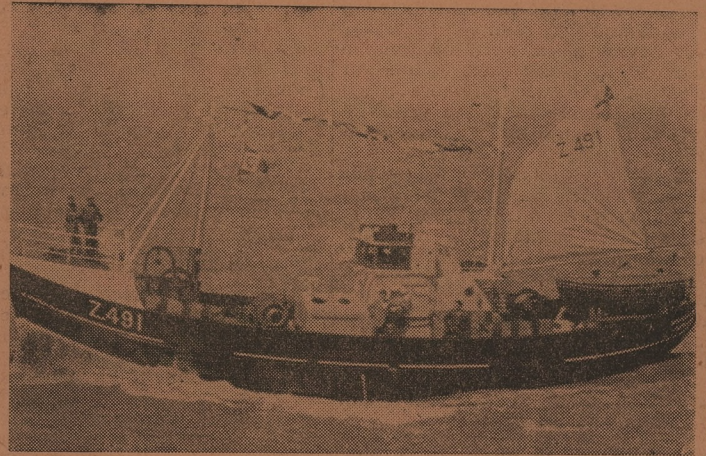
(33V)

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

P.C.R. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70

Bank v. Brussel Oost. 185.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAL, 2

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

Alvorens een VERZEKERING of HERVERZEKERING
af te sluiten, wendt U in volle vertrouwen tot de firma

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen

ANTWERPEN :

Oudaan, 26

Tel. 32.38.55 (7 lijnen)

Telegram :

Leoneessel Antwerpen

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

★

BRUSSEL :

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.05 - 17.39.77

Telegram :

Leoneessel Brussel

★

LUIK :

Tél. 23.33.93

Telegram : Léoneessel Luik



Korrespondenten in : Hamburg, Londen, Parijs,
New-York, Rotterdam, enz...

185V